MAGYAR SZÁRNYAK

SZERKESZTI: JÁNOSY ISTVÁN

1943 AUGUSZTUS 1. (VI. ÉVF. 15. SZÁM)



Taifun az ősi tihanyi apátság felett

(Sturm W. felvétele — Kizárólagos joggal)



FAG

GOLYÓSCSAPÁGY KÉPVISELET

HESZ ÉS TÁRSA

BUDAPEST, VIII., PRÁTER-U. 22

TELEFON: 131-715 ÉS 135-155

~~+1400°~~ helyett

Autogén-kötés csak +850° hőmérsékleten

Gussolit-Eljárás-sal

DRP 679380

Acél-, szürke-, és lágyöntvényrészeknek műszakilag kifogástalan kötése. Reszelővel megmunkalható. Egyenletes szin. Nagy húzó és nyomó szilárdság. A lehető legnagyobb gazdaságosság.

Ugyanezen elv szerint, különleges betétanyagokat, az összes nehéz- és könnyű fémhez készit



Gussolit-Gesellschaft

HAJEK & CO.

früher Aktiengesellschaft für metallurgische und chemische Erzeugnisse

BERLIN WIEN

Képviselet: DIPL. ING. BOKSAN & DR. KLUPP műszaki vállalati képviseletek, BUDAPEST, IX., TINÓDY-UTCA 13. Telefon: 133-60

LIBIK ÉS TÁRSA

Budapest, VI., Gr. Zichy Jenő-u. 30. Telefon: 118-927

MOTORSZELEPEK, MOTOR- ÉS REPÜLŐGÉP ALKATRÉSZEK CSAVAROK, ALUMINIUM ÉS DURALUMIN SZEGECSEK stb.



LAKKOK FESTÉKEK

Krayer

GYÁRBÓL MEGBIZHATÓAK

BUDAPEST, V. VÁCI-ÚT 34



HERMANN SCHNEIDER

ARGUS

1906 ÓTA ÉPÍT REPÜLŐMOTOROKAT

MAGYARORSZÁGI IRODA: GALANTAI HILD KÁROLY, BUDAPEST. TELEFON: 183-255. SÜRGÖNYCIM: AVIAHILD

ARGUS MOTORENGESELLSCHAFT M.B.H. BERLIN



SCHUCHARDT és SCHÜTTE

BUDAPEST, VI., TERÉZ-KÖRÚT 46

TELEFON: 123-981, 112-907

Szabványos (DIN 879) befogószárral!

Lökés ellen védett erőátviteli szerkezet!

5 mm szabad löket!

Mutató-fékezés!

A drót-kiváltó kényelmes kezelést biztosít, kizárja a készülék hátrányos befolyásolását!

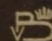
Fenti és mindenfajta, a legkényesebb igényeket is kielégítő, legnagyobb pontosságú CARL MAHR mérőműszerek kaphatók

VARTA





Gyártja:
TUDOR ACCUMULATORGYÁR RT.



MAGYAR SZÁRNYAK
REPÜLÉSÜGYI FOLYÓIRAT RIVISTA AERONAUTICA
ZEITSCHRIFT FÜR ALLE GEBIETE DER LUFTFAHRT
SZERKESZTI: JÁNOSY ISTVÁN * VI. ÉVFOLYAM, 15. SZÁM * BUDAPEST, 1943 AUGUSZTUS 1

A Magyar Szárnyak főszerkesztőjének tanulmányútja a német repülőgépgyárakban

A német véderő főparancsnokságának meghívására egyhetes tanulmányutat tett a repülőgépgyártás megtekintésére *Jánosy* István a Magyar Szárnyak főszerkesztője. Útjáról most tért haza és rendkívül érdekes tapasztalatairól a következőket mondotta:

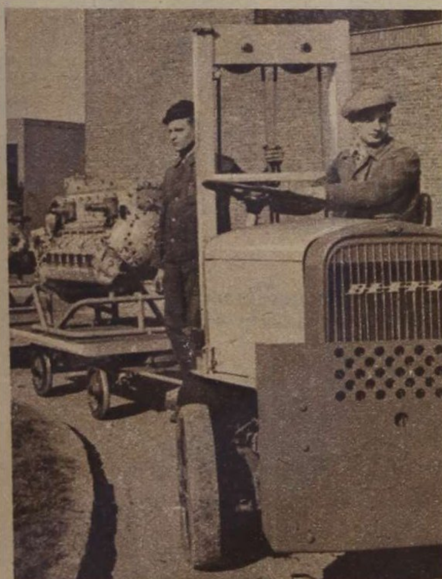
— Eddig is tudtuk, hogy a német repülőgépgyártás mintaszerű és hogy világszerte egyedülálló eredményeket tud felmutatni. Most azonban, hogy végigjárhattam a középnémetországi repülőgépipartelepek egy részét és a gyártás szervezettségét és menetét közvetlen közelből végignézhettem egyes géptípusok készítésénél, azt kell mondanom, hogy *a német repülőgépgyártás szervezete a lehető legtökéletesebb és az elért eredmények hihetetlenül nagyszerűek.*

— Az első legérdekesebb látvány magyar ember számára az az érdekesség, hogy a német repülőgép- és motorgyárakban néhol a munkáslétszám hetvenöt százalékáig *más nemzetiségű munkások dolgoznak. Vallonok, flamandok, lengyelek, franciák, magyarok, stb.* Igen sok hazánkfiával is volt alkalmam beszélni a munkások soraiban. De vannak *oroszok* is, akik szintén kifogástalan munkaerők és a gyári munkásság nagyszerű és bőséges ellátását élvezik.

— A gyártás futószalagon megy gyorsan, pontosan, folyamatosan és hihetetlenül rövid idő alatt.

— Rendkívül ötletesen és előrelátóan gondoskodnak az ellenséges légitámadások kártevéseinek csökkentéséről. *A gyárakat szétszórták, az épületek messze távol, jól álcázottan fekszenek egymástól.* Ha a legnehezebb légiaknát, a 3800 kilogrammosat vetik is a támadó angolszászok a gyártelepre, legfeljebb egy épületrészt semmisít meg, vagy egy épületet rongál meg, de a többinek semmi baja sem történik. Még arról is gondoskodtak, hogy bent, az esetleg eltalált épületben, munkateremben a lehető legszűkebb területre szorítsák a bombakárt: *a munkagépek egymástól védőfallal vannak elkülönítve.* Még telitalálat esetén is csak néhány munkagép sérül meg, de a túlnyomó rész épségben marad.

— A német nép egybeforrására, a háborús erőfeszítések szervezettségére talán legjellemzőbb az a tény, hogy a gyárakban — úgy a munkatermekben, mint az irodákban — *egymás mellett dolgoznak a legalacsonyabb és a legmagasabb társadalmi osztályok tagjai.*





Kész motorok és repülőgépek elképzelhetetlen mennyiségben



A nő is kiveszi részét a munkából

Láttam munkagépeknél *munkásnőt* és *tábornok feleségét* dolgozni, úgyanúgy bent, az irodákban együtt dolgozik a *gyárigazgató felesége, leánya a tisztviselőnővel, a bevonult munkás feleségével.* Munkagépeknél és kartotékoknál, írógépeknél és futószalag mellett egyformán szívesen és összetartással dolgoznak. A német hadiiparban nyoma sincsen semmiféle osztálykülönbségnek a bevonult férfiak helyén dolgozó nők között. Öltözködésük egyszerű, ízléses, ellátásuk kitűnő és szellemük töretlen. Egyénenként és összesen tudják, hogy minden erőt meg kell feszíteni a háború sikere érdekében.

— Láttam már máshol is futószalagrendszert repülőgépgyártásban. de ilyen precizitással sehol nem találkoztam. Gyors és kiszámított munkamenetek, mozdulatok, automata gépmunkák folyamatos sorozata eredményeként halad elképzelhetetlen gyorsasággal a munka. Végignéztem a szárnyak gyors készítését a *legújabb ponthegesztő rendszerrel.* Vagy a motorház készítését. Ezt a munkát mind nők végzik. A csavar durva anyaga kerül sorra a futószalag elején, a végén és mindez néhány perc alatt történik, leesik a gyüjtőhelyre a kész csavar, *már be is van zsírozva.*

— A légi elhárítást is tökéletesen megszervezték. Mostanában feltűnően sok a kényszerleszállt ellenséges gépek száma, mindenféle géptípusból rengeteg került teljesen sértetlenül német kézre. Az új, nagyerejű fényszórók csóvájából még műrepülőravaszkodással is nehezen lehet menekülni, öreg és rutinos vakrepülő legyen a talpán, aki faképnél képes hagyni a sugarat. Voltak olyan esetek, amikor *három-négyezer méter magasságból a fénysugár hatására néhány perc alatt kényszerültek a földre.*

— A kevéssé megsérült, vagy az épségben maradt angolszász gépeket külön létesített *kísérleti és vizsgáló telepre gyüjtik össze,* ahol kiszemelt szakemberek vizsgálnak át minden géptípust. Ezt a telepet is alkalmam volt végignézni és megtekinthettem a nagyszámú épségben fogságba került legújabb angolszász gépeket. Erről majd külön és részletesen beszámolok a *Magyar Szárnyak* olvasóinak, most csak annyit mondok tapasztalataimról, hogy *feltűnően nagy különbség van kidolgozás, kényelem, felszerelés, anyag és minden más számbajöhető tekintetben az angol, az amerikai és a szovjet gépek között.* Meglátni a gépekről, hogy hol küzdenek már anyaghiánnyal és hol nem áll rendelkezésre elegendő munkaerő és munkaóra.

Jánosy főszerkesztő megtekintette a német légierő sajtó- és propagandaszerveit is. *Berlinben légiriadót élt át.* Rendkívül érdekes és a német alkotóerő töretlenségét igazoló tanulmányúti tapasztalatairól *cikksorozatban számol be a Magyar Szárnyak olvasóinak.*

A TÁBOROKBÓL

(Szokolay felv.)


Az algyői oktatógárda


Ember Sándor dr. gratulál az aknaszlatinai tábor első egyedülrepülőjének


Sándor dr. az aknaszlatinai táborban Balogh István felügyelővel


Bezzegh László felügyelő, a marosvásárhelyi keret vezetője, egyik növendéke egyedülrepülését figyeli

LÉGIHÁBORÚ

1943. julius 12—26-ig

Mikor a repülés nagy eredményei születtek, óceánrepülések, a sarkok átrepülése egyre tökéletesebb gépekkel, egyre nagyobb teljesítmények elérése, valahogyan minden repülő büszke volt ezekre. Együtt érzett azokkal, akik az eredményeket, amik mind a repülés korszakalkotó jelentőségét hirdették, kiküzdötték. Örültünk, hogy repülők vagyunk, egy új, lovagias hadviselés katonái, amikor a mostani világháború elején mindkét fél kerülve az otthonokat, a légitámadásokat a katonai célokra és a hadműveletek támogatására korlátozta.

Azután egyre jobban elvadult a háború. Az angolszász hadviselés volt az, amelyik annyi tengelysikerek láttára, a levegőből próbálta megsemmisíteni a tengely csapatainak minden európai arcvonalon kivívott nagy, katonai eredményét. A harcosok hátbatámadása, az otthon elpusztításán keresztül, lett a megbukott európai blokád helyett alkalmazott új, angolszász hadviselési mód. Elkeseredetten hallottuk az angolszászok cinikus hivatkozását a zseniális olasz Douhet-ra, aki a korlátlan légiháború elméletét annakidején hirdette. »Most majd ők próbálják ki« ... mondta Churchill.

Az elmúlt napokban ez a vadnyugati és indiai lázadók elleni módszerekkel folyó légiháború olyan fejezethez ért, ami minden lovagiasan küzdő repülőben, legyen az bármilyen nemzethez tartozó, csak szégyenérzetet kelt. A Rómát bombázó texasi repülők olyat tettek, ami szégyen a repülésre. A barbárok pusztítása után, keresztény kultúrnépek pilótáinak kellett jönni, akik csak úgy, mint a többi otthoni célokra, *Rómára*, az örök városra is leszórták romboló és gyujtó bombáikat. Az a vezetés, amelyik ilyen eszközökkel próbálja a hadi szerencsét a saját előnyére fordítani, ellensége az egész emberiségnek, mert cinikus elvakultságában örök szimbólumokat rombol. A tervek megvalósítói szánalomra méltó figurái az emberiségnek. Az európai szellemtől távoli gondolkodás és érzés csinált Tedder vagy Doolittle repülőtábornokokból új Herrostrateseket.

Háborúban vagyunk. A harc Itáliában is tovább folyik. Badoglio marsall, a kiváló olasz katona lépett a király bizalmából az olasz kormány élére. A magyar mindig hálás volt azokkal szemben, akik baráti jobbjukat nyujtották neki. Különös hálával fog gondolni arra a férfiúra, aki legsúlyosabb helyzetünkben, Trianon után állt mellénk, mint a baráti Olaszország vezére.

A változással kapcsolatban a német külügyminisztérium szóvivője állapította meg, hogy az olasz politika, a realitásokat tartja szem előtt és elsősorban Olaszország érdekeire van tekintettel. A német-olasz érdekek közösek. Az olasz király és Badoglio marsall kimondották, hogy a háború tovább folyik.

*

A légiháború keleten főleg a szovjet részéről gyengült, nyugaton és a Földközi-tenger vidékén változatlan erővel folyik. A távolkeleten erős japán légitámadások irányultak az amerikai flottatámaszpontok és partraszállási helyek ellen. A Szicília szigetén kezdetben nyomasztó angolszász légifölény *jelentősen csökkent* és a német-olasz légierő egyre eredményesebb támadásokat hajt végre az *ellenséges hajózás és kikötők ellen*. Más angol célok ellen is voltak német vállalkozások.

A légiesemények napok szerint összesítve, az alábbiak:

Július 12-én: A szovjet 87 repülőgépet vesztett, erős légitámadások sziciliai-csatorna és délolasz városok, továbbá Torino ellen. Németek Hull-t támadták.

Július 13-án: A német légihaderő nagy támadásokat intézett az ellentámadó szovjet alakulatok ellen. 212 orosz repülőt lelőttek. A Földközi-tenger felett az angolszász hadihajók ellen, sikeres éjjeli támadás volt. 6 hadihajó megsérült, két nagy szállítóhajó elsüllyedt. Az angolok Szardinia és Szicília felett elvesztettek 34 gépet. Az Aachen elleni terrortámadásnál pedig 21 bombavetőt. Összes veszteségük 267 repülőgép, amihez Uj-Georgia feletti légiharcokból még 11 gép jön, amiket a japán repülők lőttek le.

Július 14-én az oreli csatában a német repülők 70 szovjet gépet lőttek le. Szicilia körül a repülők elsüllyesztettek 4 gőzöst és megrongáltak 3 könnyebb hadihajót, eredményesen vesznek részt a földi harcokban is. Nagyobb angolszász ejtőernyős csapatok megsemmisültek. Légitámadások Messina, Nápoly, Palermo és nyugaton Páris ellen. Elveszett összesen 36 angolszász bombázó.

Július 15-én a szovjet 49 repülőgépet vesztett. Az angolok Szicilia elleni akciójának első öt napján 300.000 tonna hajóteret süllyesztettek el a tengely repülői. Olasz repülőgépek 40.000 tonna kereskedelmi hajót süllyesztettek el 15-én. Az angolok és amerikaiak nyugaton és délen 36 bombázót vesztettek. A német jelentés megemlíti, hogy a magyar repülőkötelékek a Miusz és Donec mentén folyó harcokban kitüntették magukat.

Július 16-án: Harmadik napja tart a tengely légierejének ellentámadása Szicilia felett és az odatartozó vizeken a partraszálló angol hajóhad súlyos veszteségeket szenved. A tengely kb. 1200 gépet vetett be, 34 angol gép elveszett. Az orosz fronton 80 gépet sikerült lelőni.

Július 17-én: Légitámadások Nápoly és Genova ellen, elveszett 18 angolszász bombázó. Amerikai gépek Amsterdamot bombázták és nyugatnémet területeket. Lelőtték 12 gépüket, a tengely vesztesége 10 gép nyugaton és Itáliában.

Július 18-án. A sziciliai partraszállásnál bevetett szállító flotta kb. 861.000 tonna hajóteret veszített eddig, főleg légitámadások következtében. Az angolszász utánpótlást állandóan támadják a tengely repülői. Angolszász bombatámadás a Rajna nyugati partján levő városok ellen Svájcon át. Elveszett 21 angolszász bombázó.

Július 19-én: Nappali repülőtámadás Rómára, 16 gépet lőttek le Olaszország és Szicilia felett a tengely vadászgépei és légvédelme. Három nagy hajót olasz torpedóvető repülőgépek találtak el. A Kubán fronton 17 szovjet gép veszett el, nyugati légitámadásoknál pedig 9 angolszász bombázó.

Július 20-án közli a német hadijelentés, hogy az oreli őrlőcsatában a Szovjet 2344 gépet vesztett az első 14 nap alatt, a foglyok száma 48.000, több mint 5000 páncélos megsemmisült. Német repülők bombázták Máltát és eltaláltak 7 nagy hajót. Angolok Nápolyt, Sardiniát és Calabriát bombázták. Olasz rohamrepülőezred Augusta kikötőjét támadta és elsüllyesztett több kisebb hajót, lelőtt ellenséges gépek száma 8. Hitler és Mussolini tanácskozása volt még a nap kimelkedő eseménye.

Július 21-én Szicilia déli partján és Augusta kikötőjében 14 hajót találtak el a tengely bombázó- és torpedóvetőgépei. Nápoly és Cagliari elleni légitámadásoknál az angolszászok 6 repülőgépet vesztettek. A Szovjet egy gyorsnaszádját német repülőgépek a Halász félszigetnél elsüllyesztették.

Július 22-én német repülőgépek Augusta kikötőjében eltaláltak két teherhajót, egyik elsüllyedt. Angol légitámadások Messina, Nápoly és egyes északolaszországi városok ellen. 11 angolszász gép elveszett.

Július 23-án: Angol gépek Krétát támadták, a légvédelem a gépek egyharmadát — számszerint 21-et — lelőttek Támadás volt Bologna és a messinai

szoros két partján lévő kikötők ellen. 5 angol gép elveszett. Olasz torpedóvetők elsüllyesztettek 2 nagy hajót.

Július 24-én: Norvégia partjai előtt 35 angol gépből a légvédelem 17-et lelőtt. Amerikaiak Trondheimet, angolok nagy kötelékekkel Hamburgot és Altonát bombázták. 27 ellenséges gép veszett el. Olaszországban Livornót támadták angol bombázók, 14 gépüket lelőtték. Augusta kikötőjében olasz bombázók egy közepes nagyságú hajót elsüllyesztettek.

Július 25-én amerikai gépek nappali légitámadást intéztek Hamburg és Kiel környéke ellen, 61 gépet vesztettek, német gépek az angol Hull kikötőt bombázták. Szicilia felett német vadászok 5 angol gépet lelőttek. Augusta kikötőjében német bombázók elsüllyesztettek 3 parti naszádot és eltaláltak 5 teherhajót, Siracusa előtt pedig 20.000 tonnát kitevő 3 hajót elsüllyesztettek és 14-et eltaláltak. 5 német vadász és 3 bombázó elveszett, az ellenség 66 gépével szemben.

Július 26-án angol-amerikai bombázók Hannover és Hamburg ellen támadtak és 35 gépük elveszett. Német bombázók Londont támadták. Az Atlanti óceánon német gépek egy hajókaravánból elsüllyesztettek egy 8000 tonnás hajót és egy másikat eltaláltak. Sziciliában alacsonytámadással avatkoztak be a harcba. Bombázták Málta kikötőjét és ellenséges hajókat Sziciliától északra. Összesen 12 hajón volt találat, köztük egy nehéz cirkálón. A Földközi-tenger vidékén német-olasz kötelékek 10 angol gépet lőttek le.

A legnagyobb támadás július 24-én Hamburg ellen irányult és állítólag kereken 1000 gép vett benne részt. A lakosságnak itt, Bolognában és Rómában volt igen nagy vesztesége. Az angolszász és szovjet légierő két hét alatt 1018 gépet vesztett. A szovjet arcvonalon az Orel—Bjelgorod közötti szakaszról a harc átterjedt Leningrád, Izjum, Taganrog és Novorosszijszk vidékére is. A szovjet állandó rohamai a fölényes német védőtechnika őrlőmalmában véresen omlanak össze. Támadás, védelem, ellentámadás ritmikusan váltogatják egymást a helyzetnek megfelelően és a német összesítő jelentés már az első két hét után megállapította, hogy a Szovjet 6000 harckocsit, 4000 löveget és kb. 350 ezer embert vesztett a nagy mozgó anyagcsatában. A szovjet részről bedobott harckocsi tömegekből naponta 150—200 pusztul el. A gyalogság, harckocsik, harckocsielhárító lövegek és repülők együttműködése a rendkívüli szívóssággal támadó szovjet alakulatoknak oly veszteségeket okoz, ami minden képzeletet felülmul. A szovjet repülők bevetésénél már mutatkoznak átmeneti hiányok. A keleti nagy harcok már három hete megszakítás nélkül tartanak és ezekkel kapcsolatban a német vezetés azt jelentette ki, hogy a cél az ellenséget erőinek elhasználására kényszeríteni, az eddig elfoglalt területeket megtartani, nem pedig területi nyereségekért harcolni. Ez a jelek szerint biztatóan fejlődik, mert minden szovjet áttörés, bekerítés meghiusult a védők szívósságán és rugalmasságán. Viszont ez a harc olyan magas kiképzést, vezetési készséget és főleg megbízható összeköttetést kíván, amivel ma, négy év tapasztalatain tanulva, csak a német hadvezetés rendelkezik.

*

Sziciliában a sziget nyugati nagyobbik felének tervszerű kiürítésével a Catania—Leonforte—Nicosa—Tusa vonalon a német-olasz hadosztályok ellenállása lényegesen megerősödött. Montgomery csapatait átcsoportosítja és mintha a tengerpart helyett beljebb, az Etnától északra kísérelne új áttörést. Az amerikaiak a balszárnyon, Montgomery csapataitól északra támadnak Messina irányában. Egyelőre mindkét támadás megtorpant és új erősítésekre van szükség, de a hajókaravánok és kikötők elleni eredményes bombatámadások késleltetik a további fejleményeket. A messinai tengerszorosban gyorsnaszádok és tengeralattjárók a légierő alakulataival együttműködve igen nagy vesz-

35 PERC ALATT
ERDÉLY FŐVÁROSÁBÓL A
SZÉKELYFÖLD FŐVÁROSÁBA
REPÜLHET A KOLOZSVÁR—
MAROSVÁSÁRHELY
LÉGIJÁRATTAL

Olcsóbb, mint a gyorsvonat II. osztály! Utas-, poggyász- és áruszállítás.
Kényelmes ülőhelyek, hűtött utasfülke

Felvilágosítást nyujtanak:
MALERT UTAZÁSI IRODA
BUDAPEST, V., DOROTTYA-U. 7. Tel.: 180-888
ÉS AZ ÖSSZES UTAZÁSI IRODÁK

teségeket okoztak nemcsak kereskedelmi hajókban, hanem cirkálók és rombolók elsüllyesztésével és rombolásával is az amerikai hajóhadnak. Közel egymillió tonnára becsülhető az a hajótér, ami eddig megsemmisült, illetve javításra szorul, a sziciliai akcióval kapcsolatban. Az ejtőernyősök bevetésénél is óriási számítási hiba történt, mert több ejtőernyős ezred bevetése csak az ezredek teljes megsemmisülésével járt. Krétát nem sikerült megismételni.

Az olasz politikai változás óta érkezett hirek szerint is a sziciliai harcok változatlan keménységgel tovább folynak. A beérkezett német erősítések szívós ellenállást tesznek lehetővé a védekezésre előnyös Catania—messinai hídfőben. Különösen megerősödött a tengely légiereje az utóbbi héten. Az Európa elleni nagy támadás tehát egyelőre 8—10 angol-amerikai és állítólag francia hadosztálynak Szicilia szigetén folyó harcaira szorítkozik. Az angolszász propaganda új partraszállásokat jósol. Egy Szovjet akció az észak norvégiai Vardő ellen már a partraszállás előtt meghiusult, július 21-én. A támadás súlyát tehát változatlanul a Szovjet viseli, azt pedig a német csapatok hősi küzdelemben verik vissza.

*

A tengeri háború eredménye főleg a sziciliai partraszállásnál repülőgépek, búvárhajók és gyorsnaszádok által elsülyesztett többszázezer tonna hajótér révén a mult hónapi mélypontról jelentősen felugrott. Az Atlanti-óceánon is megindult a búvárhajók újabb tevékenysége, úgyhogy félmillió tonnát meghaladja az elsüllyesztett és még annál is többet a megrongált hajók térfogatmennyisége.

*

A távolkeleti amerikai szigetoffenzivát a német szakértők nem annyira nagy Kelet-Ázsia elleni, hanem inkább Ausztrália veszélyeztetését megszüntető vállalkozásnak tartják. Az utolsó hónapok viszonylagos nyugalmát az amerikaiak arra használták fel a japánokkal együtt, hogy Uj-Guinea és Salamon szigetek területén támaszpontjaikat kiépítsék és hosszú tengeri uton friss csapatokat és anyagot hozzanak.

A Mac Arthur tábornok parancsnoksága alatt álló amerikai és ausztráliai csapatok három partraszállást hajtottak végre, egyet Rendova, egyet Uj-Georgia és egyet Uj-Guinea szigetén, a volt Vilmos császár földjén, a Nassau öbölben. Rendova 50 km²-es kis szigetet az amerikaiak elfoglalták, a két másik partraszállási helyen még heves harcok folynak. Partraszállás volt még néhány, japánok által meg sem szállt kis szigeten is.

A japán légierő eredményesen támadta kezdettől fogva a felderített ellenséges szállítóflottákat és nagy támadásokat végzett a szigetek körül észlelt hadihajóegységekre is.

Az amerikaiak eddigi szerény eredményei a nagy Kelet-Ázsia élettérnek tekinthető szigetvilág külső előretolt támaszpontjait érintik és pillanatnyilag nem az a céljuk, hogy megnyissák az útat Tókió, hanem, hogy zárják az útat Camberrna felé.

Bt.

FELDERÍTŐFELADAT TÜZÉRBELÖVÉSSEL

1942. okt. 5. Késő este a küldönc kopogtat erdei kunyhóm ajtaján. »A százados úr hivat az eligazító sátorba.« Ez csak rendkívüli lehet — gondoltam s magamra kapva köpenyemet, gyors léptekkel parancsnokunkhoz siettem. Tőle azonnal meg is kaptam a tájékoztatást.

Az egyik hadosztály Perejesejenél rohamvállalkozást hajt végre. »A hadosztályparancsnokság téged igényelt« — mondja — »felderítésre. Harcfelderítésen kívül tüzérségi belövést is kell végrehajtanod, főleg az ellenség aknavető állásaira. Rádió forgalmi adatok a már ismertek. Ledobóhely itt (mutatja a térképen). 6-án 6-kor kell a légtérben lenned.«

Kérdésem a kimerítő tájékoztatás után már nem volt. Hiszen jobban ismertem a bevetési területet békehelyőrségeim környékénél.

Hazamenet beszóltam Bélának, akivel eddigi pilótám, Matyi betegeskedése óta repülni szoktam. Röviden tájékoztattam. Majd pedig lefekve, legényem meséi közben elaludtam. Az altatózenét az »Iván«-ok (orosz bombázók) motorzúgása és a bombarobbanások szolgáltatták.

Reggel 6 óra. A ledobóhely fölött vagyunk. A rádióösszeköttetést igyekszem felvenni. Jelet kérek, hogy értenek-e? Igen, értenek —jön a válasz. Na, akkor minden rendben s máris repülök az arcvonal felé.

Nagy »hadd el hadd« van itt. Csupa por és füst minden. Saját tüzérségünk az ellenség első vonalát puhítja. 700 méterről figyelem a tüzijátékot s célt keresek a tüzérségnek. Akad bőven. Jól ismerem azoknak a kellemetlen aknavetőknek az állásait. Irányítom is már a tüzet. Nem tudom, értenek-e, vagy sem. De a lövések máris ott ülnek. S jól. Több sorozat is. Az orosz aknavetők elhallgatnak. »Telitalálat!« mondom s figyelem a hatástüzet.

Majd más célt adok. Annak a lövése már nem sikerül olyan jól.

De minek. Új ütegállás szólal meg. Föléje repülünk. Lemérem a távolságot. Nem, a mi tüzérségünk nem éri el — állapítom meg, — pedig lő állandóan, még akkor is, mikor felette vagyunk. Nagyon sürgős lehet neki.

»Alacsonytámadás!« — adom a parancsot. Béla géppuskája már kelepel. Én a kedvező pillanatra várok, hogy a bombát kioldjam. Már 200 m-en, már 150 m-en vagyunk. »Most« — kiáltom s miközben Béla felhúzza a gépet, rájuk vágom bombáinkat, majd végigszórom őket géppuskával.

Bombáink jól ülnek. Az üteg nem lő. Úgy látszik, egy kis tűzszünethez segítettük őket!

Rohamcsapataink közben előre jutnak. Jól látható, amint az ellenséges gránátok becsapódásai kísérik őket. Föléjük megyünk. Ilyenkor mireánk hull az ellenség minden áldása.

30 m magasan repülünk, de még innen is alig lehet az embereket látni, annyira belapulnak az agyontiport vetésbe. Rakétajelet kérek s kapok. Azonnal berajzolom a fényképbe. Itt most 10 m is számít. Közben ott keringünk a küzdők felett, kerülgetve a saját tüzérségi tüzet. A muszka veszettül lő. Úgy látszik, unja már nagyon a látogatásunkat. Mi sem vagyunk restek s az utolsó töltényünkig válaszolunk. Ezzel is segítjük a küzdőket, kik — a sebesültek elbeszélése szerint — nagyon hálásak voltak alacsonytámadásainkért s ezután nyujtott támogatásunkért.

De már se töltény, se üzemanyag. Gyorsan áttekintem mégegyszer a harcterületet. Kiegészítem jelentésemet, s repülünk a ledobóhelyre.

Leszállás után, ahogy gépünket vizsgálgattuk, bizony sok lyukat találtunk rajta. Különösen pilótámat kerülgették a lövedékek nagy előszeretettel. Ma is, tegnap is majdnem kilőtték. De az nem zavar bennünket.

Repülőtáborokban jártam...

Teljes aratási pompájában díszlik a tiszakörnyéki táj, rekkenő meleg van, a növendéksereg derékig mezítelenül hever az indulóhelyen, s Algyő felett a Bückerek szorgalmasan darálják az iskolaköröket, mint minden keretnél, ahol a szorgalmas és eredményes haderőnkivüli motoroskiképzés folyik. Itt már Vöcsök is neki-nekirugaszkodik a levegőnek, javában dolgozik a vitorlázókeret is.

Takács Zoltán felügyelő mindjárt jelenti *Szokolay* András műszaki felügyelőnek a géphelyzetet. Itt is ki van mérve a géppark, ügyelni kell tehát kétszeresen a gépekre.

— Inkább később legyenek a fiúk egyedülrepülők, de ne történjen a gépeknek bajuk!

Szokolay felügyelő sorraveszi a Bückereket, a műszaki ellenőrzés első része abból áll, hogy valamennyivel próbarepülésre megy. Ott csörögnek a Bückerek sorra a fejünk felett. Néha-néha köhögni kezd a motor, amikor az ellenőrző kéz visszaveszi a gázt.

— Jók a gépek!

Jók. S tiszták. A karbantartás már inkább becéző szeretet, ragyognak a gépek.

A hűvös előadóterem falán a Bückerek részletrajzai és egyéb oktató faliképek. Az az érzése az embernek, hogy *a repülés tanyai iskolájában ül.* Növendékek, oktató, segédfelügyelő, felügyelő valamennyien az időjárásra panaszkodnak:

— *Legalább egy hetet elvett tőlünk az örökös esőzés...*

Az ellátás nagyszerű a fiúk gömbölyödnek.

Sietnünk kell, hogy még este előtt Marosvásárhelyen lehessünk, Kolozsvárt még esetleg le kell szállni üzemanyagpótlásra.

Tiszteletkör a repülőtérnek, s a Klemm óra nekifordul a nagyváradi iránynak. Két óra multán már leszáll Kolozsvárott, tanácsosabb feltölteni az üzemanyagtartányokat. Félóra az egész, oly jó járni addig egyet az ismerős repülőtéren.

Erdély déli része napfényben fürdik, s míg a Klemm a marosvásárhelyi reptér felé suhan, — ott már látszik a hangár jó elöl — az utas azon gondolkodik, hogy reggel a ferihegyi startnál a BSzKRt-keret felügyelője azzal bucsúztatott bennünket:

— Nékünk már van három egyedülrepülőnk! Nézzétek meg, odalent *lesznek-e már gólyafiak?*

Bizonyosan Marosvásárhelyen is vannak már, ha az idő bele nem szólt a kiképzésbe.

Dehát beleszólt. *Bezzegh* László felügyelő mutatja a saját magaszerkesztette ötletes és ügyes összeállításokat arról, hogy *kevés jóidejük volt.* Most egy kicsit javúl az idő, s gyúrják is alaposan az iskolaköröket.

Nagyszerű körletük van az állomásparancsnok jóindulatából, tágas, szellős, nagy hálótermük, külön nagy konyhájuk, amelyben ízletes ételeket főznek. Ebédelőtt gyalogsági kiképzés, menetgyakorlatok frissen pattanóan, azután nótázás. Legszívesebben azt fújják a fiúk:

Sáros lett a Bücker szárnya,
ezért lettem harminc napra
bezárva...
Sáros lett a Bücker szárnya,
ezért lettem harminc napra
bezárva!
Oktató úr jelentem:
Szép a babám, nagyon szeretem!
Szép babámnak egy szavára
Oktató úr is megállna
Vigyázzba!

Nagyszerű a fiúk szelleme, igazán mintaszerű a joggal rátarti erdélyi kiképzőkeret, s nagy tervekkel foglalkozik:

— *Repülőnapot rendezünk!* Kicsődítjük ide az egész várost, a messzi környéket!

Most készítik elő a dolgot. Szabályos, tízezres tömegeket megmozgató, nagysikerű repülőnap előkészítésén fáradozik *Bezzegh* felügyelő, meghívják a vezető sportrepülő egyesületeket, — természetesen a légierőket is — lesz mindenféle repülés, *csőrléstől a műrepülésig.* Bevonják a helybeli honvédalakulatot, főispán, alispán, polgármester segítő közreműködését kérik, lezáratják majd az utat, külön parkolóhelyeket létesítenek kocsik, autók, kerékpárok számára, lesz lacivendéglő, állóhely, ülőhely, katonazenekar, hangszóró, egyszóval minden. *A növendékek lesznek a rendezők.*

Milyen szívesen maradnánk egy-két napot körükben, dehát szárnyalni kell tovább, irány: *Aknaszlatina.* Fölségesen szép utat repülünk Erdély leggyönyörübb része felett, Svájc világszerte dicsért természeti szépségei nem lehetnek különbek. Tisztes távolból megcsodáljuk a Horthy-csúcs fenségességét, rásuhanunk az Iza völgyére, majd feltünik a Tisza, s az összefolyásnál: Máramarossziget, túlnan rajta: Aknaszlatina, ahol a győri keret működik most, a hazai reptérépítés miatt *Balogh* István felügyelő mintaszerű vezetésével.

Más ismerős is van itt: *Korényi* Zoltán dr. repülő orvosszázados.

A repülőorvosok két esztendővel ezelőtt valamennyien megtanultak repülni az alapi keretnél. Most egyhónapi gyakorlatbantartásra vannak szétosztva a kereteknél, legalább 10 órát kell repülniök. Kell? *Alig várják, hogy szabad gép legyen, s nekivághassanak.* Minden reptér felett ott fordulóznak, bukóznak. Felmennek ezer méter magasra s egymásután próbálják a dugóhuzó mutatós, de nem túlságosan élvezetes figuráját.

Míg az alapi keretnél vannak, egyben ellátják az orvosi teendőket is. Itt, Aknaszlatinán sincs dolga az orvosnak. Csak egy eset adódik, de azzal — nem tud mihez kezdeni a reptéren:

A küldönc, egy kemény győri gyerek jelenti, hogy rettenetesen *fáj a foga*, már két éjszakát kinlódott vele.

— Szeretném kihúzatni, de minél hamarabb!

Fogorvosi gyakorlatra a repülőorvos nincsen berendezkedve a repülőtéren. Viszont a gyerek foga nagyon fáj. Percek alatt segítenek rajta. *Balogh* felügyelő betelefonál Máramarosszigetre az OTI-hoz, s megkérdi, mikor rendel a fogorvos.

— Kedden délután kettőtől háromig legközelebb — hangzik a válasz.

Igenám, *de ma hétfő van.* A gyerek nem kinlódhat egy napot. *Korényi* orvosszázados leveti a reptéri könnyüt, egyenruhába öltözik. Előáll a keret teherautója, a fájósfogú fiú, s a repülőorvos felül rá, beautóznak Máramarosszigetre. Odabent a fogorvosnál pillanatok alatt elintéz mindent az orvosszázados, a fogorvos természetesen azonnal rendelkezésre áll a repülőkolléga kérésére és — már kint is van a fájós fog, a gyerek délután vígan dolgozik tovább. Este levelet ír, bizonyosan haza írja meg, hogy külön orvost, külön autót kapott, csakhogy egy nappal rövidebb ideig fájjon a foga...

Még ki sem hült a Klemm motorja a leszállás után, jön be a hangárba *Ember* Sándor repülőalapi elnök. Kemény tiszteletadás fogadja. Egyenesen megy ki a startra.

— *Van-e már egyedülrepülőtök?*

Jelentik, hogy van. Három. *Kettő közülük földművesifjú.*

A repülőalapi elnök kint marad a starton a fiúk körében, neki jelentik a növendékek, hogy felszállásra következnek.

Ember Sándor dr. Szovátán pihen néhány napot, közben járja autóval *Csíkot, Gyergyót,* az erdélyi medencét, keresi és válogatja a felállítandó erdélyi vitorlázókeretek legalkalmasabb helyeit. Már volt *Csíkszeredán, Sepsiszentgyörgyön, Kézdivásárhelyen, Székelyudvarhelyen.*

— *Ideális telepeket láttam,* — mondja — *most majd ki kell menni és szemrevételezni őket.*

Elsősorban a székely fiúk repülőfoglalkoztatására gondol az erdélyi vitorlázókeretek létesítésével.

Évekre előrelátó, nagy és széles tervekről esik szó a beszélgetésben, az ember szinte maga előtt látja már a gépektől nyüzsgő új, meg új erdélyi vitorlázókereteket.

Balogh felügyelő érdekes módon ismerte ki növendékeinek gondolkodásmódját már az első napokban. Néhány szoktatórepülés után dolgozatírást tartott, minden növendéknek írásban kellett válaszolnia a következő három kérdésre:

1. Miért lettem repülő?
2. Mit halottam a Horthy Miklós Nemzeti Repülő Alap munkájáról?
3. Mik az eddigi benyomásaim?

Rendkivül érdekes válaszokat kapott. Az első kérdésre a legtöbb fiú azzal

(Folytatás a 12. oldalon)

Gyönyörű látvány a siófoki kikötő



Badacsony előtt

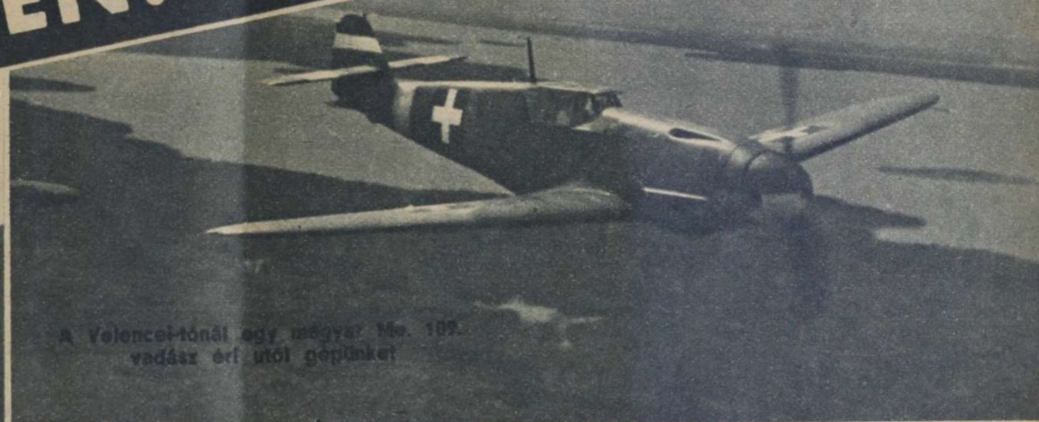


Sturm W. képriportja egy Me. 108. Taifunról

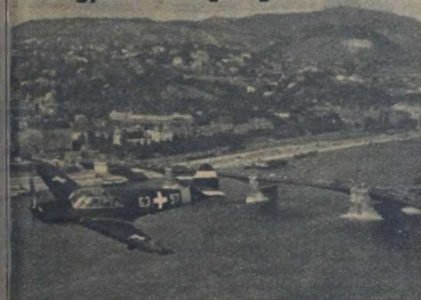
RÖPTÉBEN... A BALATONTÓL BUDAPESTIG



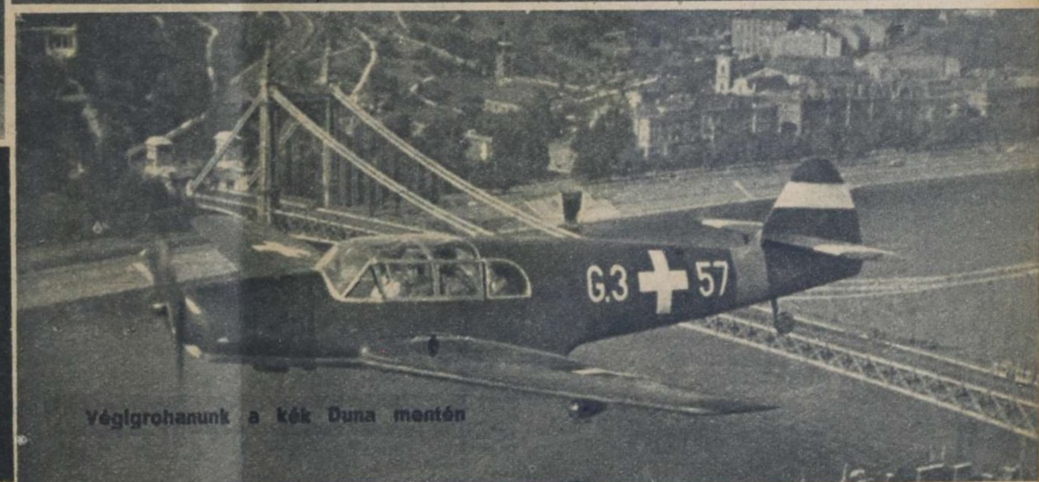
Tihanyt is elhagyjuk



A Velencei-tónál egy magyar Me. 109. vadász éri utól gépünket

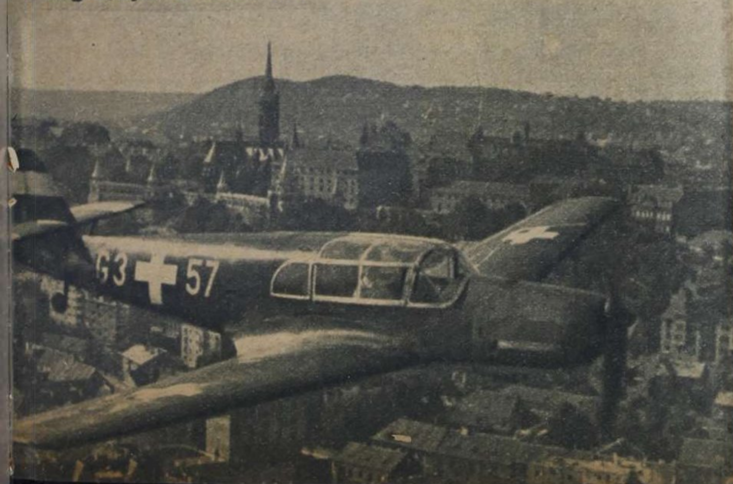


Elhagytuk a Margitszigetet...

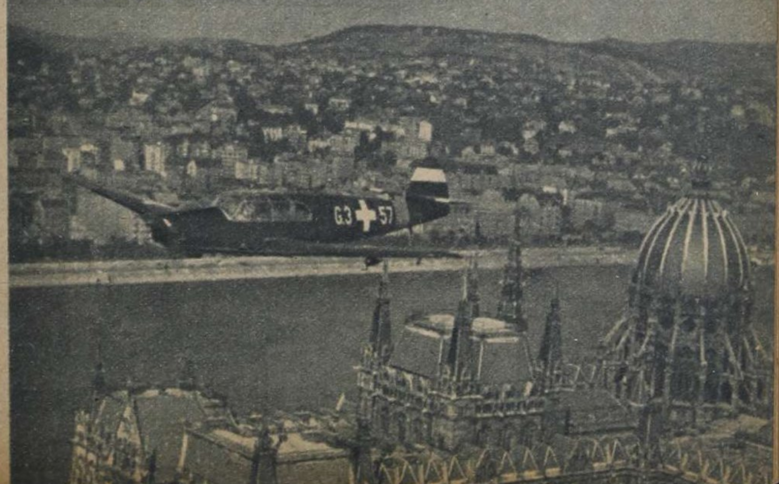


Végigrohanunk a kék Duna mentén

Megkerüljük a Várat is...



Az Országház nagyszerű épülete felett



(Folytatás a 10. oldalról)

felelt, hogy már kisgyerekkorában vonzódott a repüléshez. A második kérdésre azzal feleltek a legtöbben, hogy *a Magyar Szárnyakból ismerik a Repülő Alap munkáját és célkitűzéseit.*

Miklós László debreceni fiú ezt írja: Szeretem a természetet. Madárdalos erdőben lakom, kicsi korom óta. Sokszor láttam, hogy milyen vidáman repdesnek, s sokszor gondolkodtam azon, hogy hogyan lehetne nekem is szárnyam? Folyó év februárjában bemondta a rádió, hogy hol és hogyan kell jelentkezni a repülőkiképzésre. Gyorsan felírtam a címet, s összeszedtem írataimat. Vágyok a dicsőség után. A harcban több légigyőzelmet aratni! Ezért lettem repülő. *Most még nagyon ügyetlen vagyok hozzá, de igyekezni fogok híven szolgálni a hazámat.*

Most nagyon jó dolgom van. Jó a koszt, jó a levegő. Az oktató urak nemcsak repülni, hanem jólelkületű magyar embernek lenni is megtanítanak bennünket.

Keresztúri Sándor keszthelyi fiú így ír:

Már fiatal gyerekkoromban szerettem foglalkozni a repüléssel. Ez az érdeklődés idő multával növekedett. A harci repülőt pedig a legtökéletesebb embertípushoz sorolom és ilyen szeretnék lenni én is. A legtöbb jellembeli tulajdonságot megkövetelő fegyvernem és a modern háború uralkodó harcieszköze a repülés. Ezért akarok tökéletes pilóta lenni.

A Horthy-alap a nemzet áldozatkészségén felépült intézmény, amely arra hivatott, hogy a repülésből kizárt Magyarország számára az egyenjogúság visszanyerése óta, nemzetközi viszonylatban is elsőrangú repülőnemzedéket neveljen.

Az eddigi tapasztalataim a legjobbak. Nem vártam ilyen odaadó oktatást és gondoskodást. *Csak azt szeretném, ha ennél sokkal többet repülnénk!*

Katona Nándor Sashalomról került az aknaszlatinai táborba és így ír repülésiránti vágyáról:

Valami erős mágnes húz engem, s valamennyiünket a repüléshez anélkül, hogy meg tudnánk mondani pontosan az okát. Én mindenképpen többet kaptam, mint vártam a kiképzés részéről.

Brnula János Nagybánhegyesről így ír:

Én a repülés terén megkaptam mindazt, amit vártam, de valahogyan bátrabbnak képzeltem magamat. Az első felszállásaim alatt — nem tagadom — volt egy szeméryi szorongó érzésem. Ezt legyűrve, nagyszerű látványban és élményben van részem. A következő repüléseimkor már inkább szerettem volna fentmaradni, mint leszállni. *Odahaza azt gondoltam, hogy mi látástól vakulásig fogunk repülni.*

Valamennyien a több repülést sürgetik, vágyják írásbeli megnyilatkozásaikban. Még csak az elején vannak, de már tudják, hogy: *eleget repülni nem lehet.*

Raczkó Lajos

4083 méteres új nemzeti magassági rekordot repült Stolte a belgrádi út után

Néhány nap telt csak el a budapest—belgrádi távrepülés után, amikor *Stolte* újból felvontatta magát a Kevéllyel.

Két nap mulva már újból bent volt az *Aero-Evernél* s így mondta el az újabb rekord történetét:

— A szél lesodort egészen Szolnokig, csak nagynehezen tudtam Karcagnak fordulni és valamennyire betartani a budapest—kolozsvári út irányát. Karcagnál már úgy volt, hogy lemondok a dologról, addigra csaknem minden magasságot elvesztettem. Nem volt emelés. Végre — szinte az utolsó pillanatban — sikerült újból jó emelést kapnom. Százötven méteren lehettem. Innen *négyméteres emeléssel* jutottam fel 1200-ig, onnan feljavult az emelés *5 méterre* másodpercenként. 1700 méter magasságban pedig *felerősödött az emelés hét méteresre!*

— Ekkor már felhőben voltam s nagy izgalom fogott el, amikor a hétméteres emelés nem csökkent. *Ugyszólván pillanatok alatt voltam fent négyezer méteren és még mindig tartott az emelés.* Sajnos — azt is tudtam, hogy négyezernél magasabbra hiába megyek, mert a Kevélyben lévő barográf csak négyezer méteres magasságot »bír el«, azon felül már nem tud írni a jelzőtű, mert *lecsúszik a hengerről.*

— *Erősen jegesedni kezdett a Kevély,* a fülke fala már átláthatatlan volt és a szárnyakon is egyre vastagodott a jég. Nemcsak a jegesedés aggasztott, hanem a a körülmény is, hogy a szél erősen a határ felé sodort és nem akartam, hogy átkerüljek.

— Műszer után megcéloztam a viszszafelé vezető utat, kiszámítottam, hogy körülbelül Berettyóújfalu táján kell majd kijönnöm a felhőből. Ugy is sikerült. Áttörtem a felhőt és Berettyóújfalut megláttam.

— Izgalmas és érdekes dolog volt, utána már nem folytattam a kolozsvári távrepülést, — amely reménytelennek látszott, hanem — leszálltam Bors község határában.

— Nagyon kedvesek voltak a falubeliek, egy *Bereczki* nevü MÁV pályaőr segített elsőnek, majd *Hompola* József főjegyző jött segítségemre. Szétszereltük a Kevélyt és beraktuk a Hangya raktárába. Másnap szállítókocsit küldtek érte és felhozták.

Stolte magassági rekordját már kiértékelték. *4083 méteres új magassági csúcseredményt repült, Tasnádi rekordját megdöntötte és — egyben megszerezte a második magyar arany teljesítményjelvényt is.* *(R—ó)*

ADAKOZZUNK A
Repülő Alapra
hogy minél több magyar ifjút képezhessünk
repülővé
Adományok az Alap 188.180. sz. csekkszámlájára fizethetők be. — Adománygyűjtéssel az Alap senkit sem bízott meg
Minden fillérrel a magyar repülőjövőt segítjük megalapozni!







GAMMA REPÜLŐTÁBOR

Az idén nyáron motoros vontatórepülőgépek dübörgésére ébredt a Kiskúnság tanyavilágának népe. A Gamma vállalatok repülői pompás repülőtelepet létesítettek itt a főváros közelében. A kecskeméti betonút mentén alig harminc kilométerre az egykori legelő közepén most fehérre meszelt háromszög jelzi a légjárónak, hogy magánrepülőtér terül el alatta. A repülőtér szélén a bekötőút mellett 10—12 repülőgép és 30—40 személy kényelmes befogadására elegendő lakótoldalékkal ellátott hangár áll. Homlokzatán hatalmas ezüst szárnyakkal nyujtózkodik a Gamma repülők jelvénye.

Még alig pirkad, mikor már serényen folyik a gépek előkészítése. Törlik a port a vitorlázógépekről, töltik a vontatógépek üzemanyagtartályait, simogatják a motorokat. A felhőtlen hajnali égbolt szép vitorlázórepülő eredményeket ígér.

A reggeli eligazításon Miklauzic István főoktató kiadja a napi feladatokat. Délelőtt a Pilis gépekkel indul meg a vontatásos iskolázás, Németh György vontató oktató pilóta vezetésével. Amint előrehalad az idő, kumuluszfelhők jelennek meg az égen. Most már a teljesítményjelvényre pályázók kerülnek a vontatógépek uszályába. Egymás után kapnak szárnyra a Kevély, M—22, Meise és Goevier gépek. Olyan a kép, mint valamelyik tábori repülőtér. Indulnak, leszállnak a vontatott repülőgépek, fent a felhők alján pedig méltóságteljesen köröznek a szárnyrakelt pilóták.

Közben vendégrepültetésre is jut idő. A tábort megszemlélte a Gamma-vezér Juhász István is, aki mindjárt jó példával, Cimbora kétüléses vitorlázón ismerkedik meg a termikrepülés szépségeivel. Utána hölgyvendég kerül a Goevier utasülésébe. Mint megtudjuk, a motoros repülést már kitapasztalta, most a motornélkülin a sor. A leszállás után megkérdezzük, milyen is egy első repülés élménye? Jó és szép volt odafenn. Most már semmit sem féltem. Itt a zajtalanul suhanó gépen most megértettem a szabad szárnyalás varázslatos vonzását.

A déli szünet pihenője után, napszálltáig folynak a vontatásos kiképzés repülései. Időnként beérkeznek az útrakelt gépek leszállási jelentései. A 80—100 km-es távrepülések már megszokottá váltak. Annál nagyobb azonban a lelkesedés, amikor híre jön, hogy a tábor egyik szeniorja, v. Balkay Andor, 70 km-es repülésével megszerezte a teljesítményjelvényt. Ezzel az eredménnyel 10-re szaporodott a táborban szerzett ezüstkoszorúk száma.

A táborozáson részt vett motoros pilóták sem üdülni jöttek. Szorgalmasan gyurják a gyakorlóköröket, vontató repüléseket és a haladók első túrarepüléseiket végzik az Egyesület Nebuló, Aradó és Praga típusú gépein.

Egy kis statisztika:

Motoros felszállások száma: 480, 219 óra összidővel.
Vitorlázó felszállások száma 387, 145 óra összidővel.
1000 m-nél magasabb vit. repülés 22 esetben.
50 km-nél nagyobb teljesítmény 15 esetben.
Ezüstkoszorús jelvény: 10 fő.
Irányrepülés: 150 km (Ambrózy gróf).
Vontató szakszolgálatos engedélyt 12 fő szerzett.
II. fokú motoros sportvizsgát 2 fő tett.
2 üléses vit. szakszolgálati engedélyt 3 fő kapott.

Vérvörösen bukik le a nap a Kiskúnság láthatára mögé. Csak most áll le a repülés. Előgördülnek a szállítókocsik, hogy a messzeségben leszállt repülőket és a gépeket hazahozzák. Az egésznapos repülőüzem résztvevői még nem pihenhetnek. Rendbe kell tenni a felszerelést, biztonságba a gépeket, előkészülni a következő napra, hazahozni a távollevőket. Együttes erőfeszítéssel, kitűnő szellemben, igaz repülő bajtársiassággal dolgozik mindenki a Gamma repülőtáborban a szebb magyar repülőjövendő érdekében.

Szilas Tibor.


Szerelik a Pilist


Töltik a vontatógépet (Petricskó M

Tisztviselői üdülőtelepet avatott a két és fél éve fennálló dr. oec. Kós Árpád műszaki képviseletek és nagykereskedés, júl. 11-én Dömsödön, a Duna partján. Családias ünnepség keretében adta át a cég a tíz férőhelyes, a technika minden vívmányával felszerelt üdülőjét munkatársainak, akik hétvégi pihenőjük és nyaralásuk idejére kívánják a cég nem mindennapi áldozatkészségéből épült telepet igénybevenni. Tudomásunk szerint a cég az üdülőtelepet bővíteni akarja.

Az üdülőtelep felépítésében segítségére voltak Rhédey Gyula okl. g. mérnök, Strellow-Gázmérőkészülékek gyára, Csapó Kálmán és Fia, Kutrucz Lajos cégek, akik a berendezést szállították.



AKKUMULÁTOROK, ELEKTROMOTOROK

minden célra legolcsóbban

Budapest,
VIII, Rökk Szilárd-u. 32
Telefon: 137-010

„ERGON"

Egyetemes
Villamossági
Vállalat

Gallyatető
(Kenneweg felv.)



HONISMERET REPÜLŐGÉPRŐL

(Folytatás.)

Mindenesetre a »repülésben nincs lehetetlen« — hangoztatta az Egyesült Államokba átszakadt neves aerodinamikusunk, *Kármán* tanár — és mi bízunk abban, hogy azok a termelő erők, amelyek jelenleg a háború győzelmes megvívásához fogtak össze, az elkövetkező békében gyümölcsözően állnak át a béke alkotó munkájába a túrarepülőgép terén is.

A *Műegyetemi Sportrepülő Egyesület* műhelye és az *Aero-Ever* repülőgépgyár már eddig is számos, jobbnál-jobb sportrepülőgépfajtával lepte meg hazánk repülőközönségét. Itt az alkalom, hogy eddigi sikereiket olyan alkotással tetőzzék be, amely méltó tervezőik lángelméjéhez és kitartó szorgalmához. Rubik Ernő a »Pinty«-tyel már megkezdte az úttörő munkát.

Az eszményi túrarepülőgép megalkotása mellett azonban a légi turisztikának szüksége van olyan *központi szervre,* amely az összetömörült légi turisták érdekeit országos és nemzetközi viszonylatban az egységes fellépés által eredményesen képviseli és a célszerű kívánalmakat megvalósítja, illetve megvalósításukat az illetékes szerveknél hathatósan szorgalmazza. Ezt a központi szervet legcélszerűbb az országban fennálló hivatalos Aero Szövetség egyik alosztályaként megalakítani. A légi turisztika ugyanis végeredményben csupán egyik megnyilvánulása a sportrepülésnek és attól nem választható el. Indokolt tehát, hogy az a szerv foglalkozzék vele országos viszonylatban, amely a sportrepülés ügyeit is intézi.

A légi turisztika központi szervére hárul elsősorban az a feladat, hogy az ország túrisztikai és egyéb szempontból felkeresésre és megtekintésre érdemes tereppontjainál *leszállóhelyeket* létesítsen és hogy ugyanitt a repülőgépek elhelyezését, valamint kiszolgálását valamilyen úton biztosítsa. Természetesen nemcsak síkvidéket gondolunk itt, hanem a legvadabbnak látszó középhegységet is, és amint leszállóhely szükséges Mezőkövesd, Kalocsa, Sopron, Hortobágy mellé, ugyanúgy alkalmas leszállóhelyet kell létrehozni például Aggteleken (a barlang közelében), a Mátra tetején, az erdélyi Nagy Hagymás csoportnál, Tusnádnál (a Mohos-tónál).

Másik létfontosságú feladata a központi szervnek a repülő üzem költségeinek csökkentése azáltal, hogy a *repülő üzemanyagot* a hivatalos hatóságoknál kötött — beszerzési — áron juttatja el tagjai részére.

De nem kevésbbé lényegbe vágó az a feladat sem, hogy az *ország levegőből való megismerését* mindenki számára *hozzáférhetővé tegye,* azaz hozzájuthassanak

azok a túristák, akik magát a repülőgépvezetést nem akarják elsajátítani, de utasként szívesen repülnek;

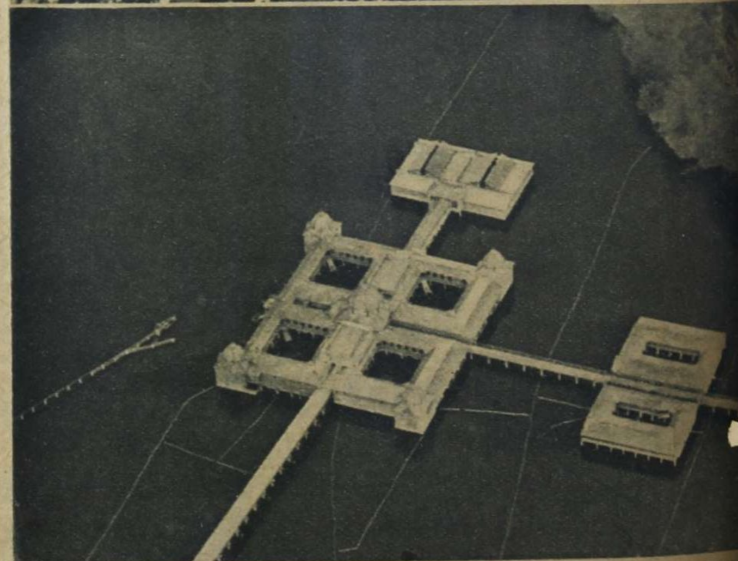
akik valamilyen ok folytán (testi alkalmatlanság, az ország elszigetelt helyén laknak, teljes vagyontalanság) önhibájukon kívül nem űzhetnek sportrepülést, de örömmel ülnek gépbe, ha erre alkalom adódik.

Ennek a fontos feladatnak a megvalósítása úgy képzelhető el, hogy az ország idegenforgalmi gócaiban (Budapest, Miskolc, Pécs, Siófok, Kolozsvár stb.) esetleg a Magyar Légiforgalmi Rt. védőpajzsa alatt, légi turisztikai vállalatok létesülnek, amelyek jó kilátást biztosító, 10—15 üléses túrarepülőgépekkel a légi túrizmus igényeit teljesen kielégítő terv szerint repülőjáratokat tartanak fenn.

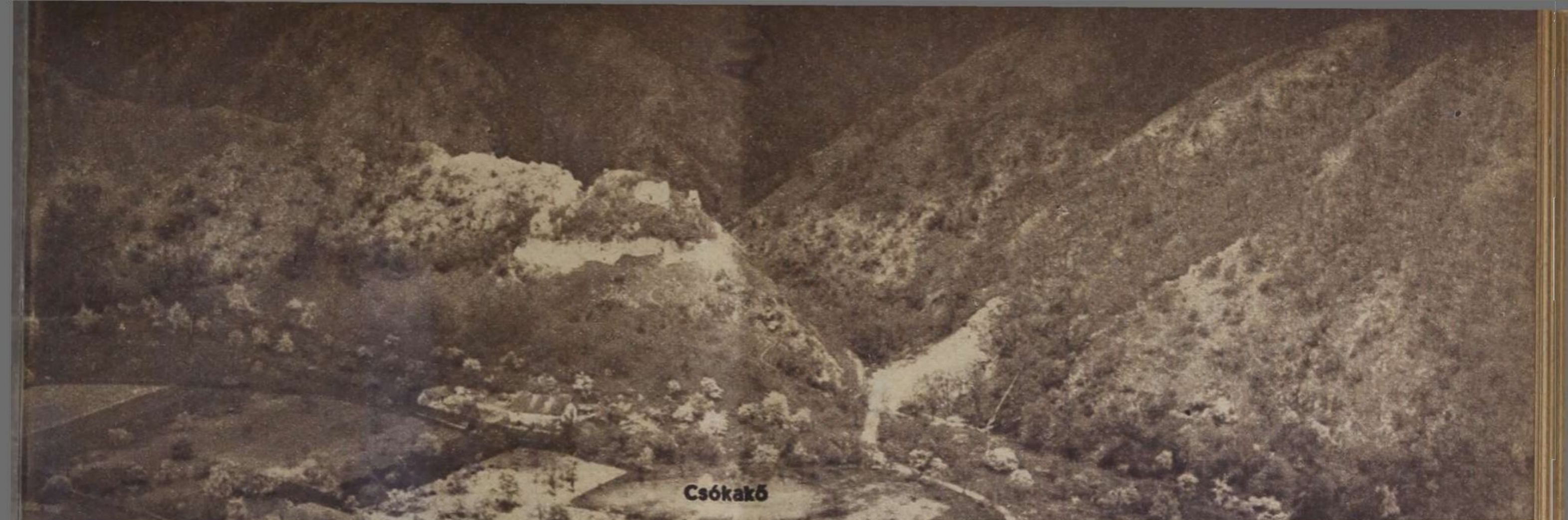
Ezek a járatok semmiesetre sem tévesztendők össze a légiforgalmi repüléssel, mert az utóbbi kimondottan azt a célt szolgálja, hogy utasát minél rövidebb idő alatt légvonalban átvigye az indulási állomásról az érkezésire, és ennek érdekében útját igen gyakran a föld felszínének a látása nélkül, felhőkben, vagy felhők felett teszi meg. Ezzel szemben a légiturista-járat úgy repül, hogy utasai állandóan lás-



Sümeg



A hévízi tó (Kenneweg felv.)



Csókakő

sák a földet és hogy a megtekintési terv keretében minél jobban gyönyörködhessenek az eléjük táruló és filmszerűen tovapergő természeti vagy mesterséges szépségekben.

Magától értetődőleg minden repülőgép személyzetéhez hozzá kell tartoznia egy »bemondó«-nak, aki a bárszekrény kezelése mellett állandóan ismerteti a repülőgépről látható vidéket és felhívja a figyelmet a táj azon pontjaira, amelyekhez valamilyen irányú nevezetesség vagy jelentőség fűződik.

Ennek a feladatkörnek a megvalósítása tehát nyilvánvalóan mind a repülés, mind az országismeret szempontjából hírverő jelentőséggel is bírna és a tömegekre való hatásánál fogva erősen serkentőleg hatna a légi túrisztika fejlődésére.

A légi túrisztikát egyébként az embernek az a vágya indítja el a fejlődés útján, hogy minél rövidebb idő alatt, minél nagyobb területet teljes szépségében megismerhessen. S mivel ez a vágy minden bizonnyal párosul az eszményi túrarepülőgép megalkotására irányuló törekvéssel és azzal a kitartással, amellyel a légi turisztika központi szerve az általa képviselt repülő sporttevékenység érdekében álló eszmék megvalósítását és a légi túrisztikának minél szélesebb körre — értve ez alatt az ismertetésre váró vidéket és a megismerésre vágyó tömeget — való kiterjesztését szorgalmazza, a fejlődés magasra ívelő pályán fog haladni. El kell tehát készülnünk arra, hogy a háború győzelmes megvívása után, különösen munkaszüneti napokon, a túrarepülőgépek százai fogják szelni hazánk felett elterülő levegőóceánt. Közkinccsé válnak majd azok a természeti szépségek, amelyek eddig a nehéz megközelítési viszonyok és a nagy távolság folytán ismeretlenek maradtak még a vérbeli tájkutatók, az állandóan új utakon járó túristák nagy része előtt is. Feltárulnak például az alföldi származású légjáró előtt azok a várromok és klastrommaradványok, amelyek a Vértes rengetegeiben húzódnak meg szerényen és magukba zárják dicsőséggel teli múltjuk emlékét. És a hegyvidékiek el fognak csodálkozni az Alföld szépségein: a falu végén ízléses stílusban épült nemesi kúria vagy a pompás park közepéről előtündöklő főúri kastély messziről magára hívja a figyelmüket, az életet termő föld pedig, amelyből a magyar szorgalom különböző, megkapó színű táblákban a mindennapi kenyeret varázsol elő, megelégedettséggel, a földanya iránti meleg szeretettel tölti el őket.

Hevesi tanyavilág (Kenneweg felv.)

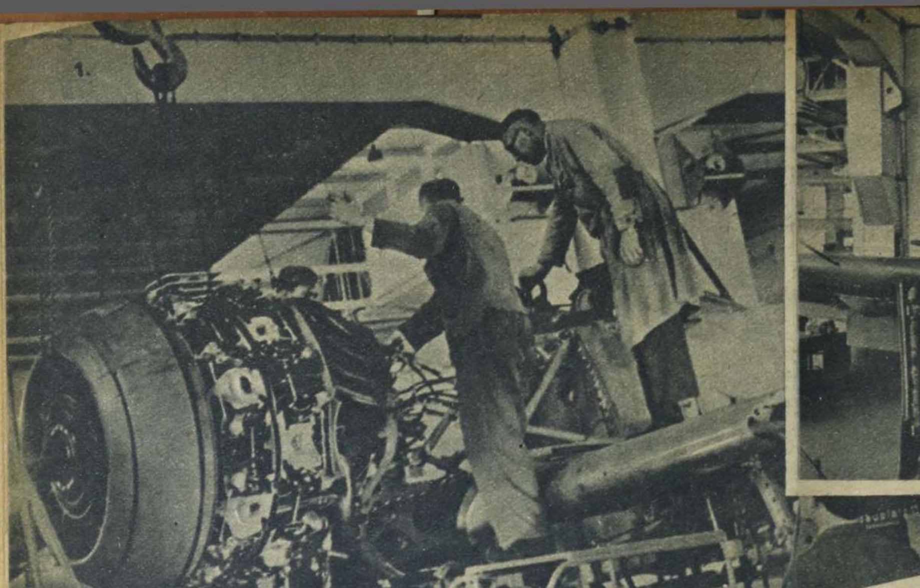
A légi túrizmus révén az ország egyik vége közelebb kerül a másikhoz és a tájjellegek szerint széttagolt lakóscsoportok a tudatára ébredt kölcsönös megbecsülés és egymásrautaltság jegyében még szorosabban egymáshoz láncolódnak a nemzet testén belül.

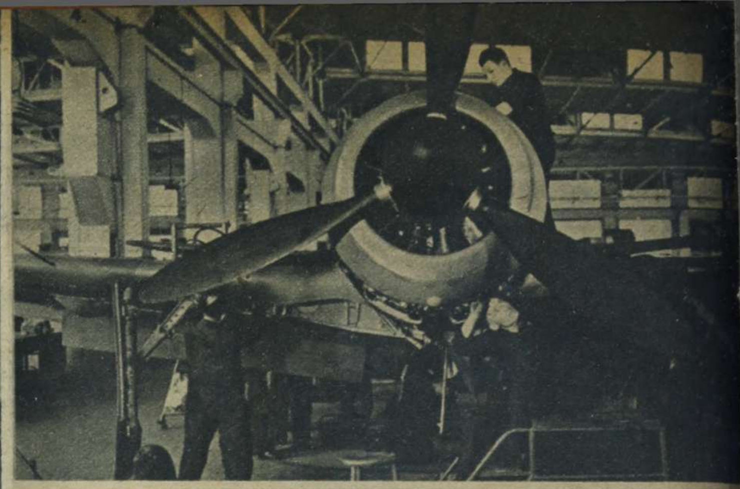
A hatalmas arányokban kifejlődő légi túrisztika természetesen egyáltalában nem jelenti a földi turistáskodás halálát. Ezt nem is lenne szabad engedni, mert elsősorban a városi — szobában, műhelyben, vagy kereskedésben dolgozó — embernek szüksége van arra, hogy a munkaszünet idején néhány órát gyalog járjon és teli tüdővel szívja magába az erdők, mezők ózondús levegőjét. De egyébként is a földi turizmus szerves kiegészítője a léginek. A turista repülés közben rendszerint felfedez egy-két olyan természeti, vagy emberalkotta szépséget, amelyet azután teljes részletességgel a földről is meg akar ismerni. Néhány kör leírása közben gyönyörködve legelteti rajta a szemeit, egyre közelebb repül hozzá, levegőből megállapítja a legcélszerűbb hozzávezető utat és ezután, ha van közelben leszállóhely, földre ereszkedik és gyalog is elzarándokol hozzá, hogy részleteire boncolva hódoljon annak a szépségnek, amelyet a levegőből nagy egészében, a környezet méltó keretében ismert meg.

S utolsónak említjük, bár élen kellett volna tárgyalnunk, azt a jelentőséget, amelyet a légi túrisztika a honvédelem szempontjából képvisel. A repülés népszerűsítésére a légi túrisztika a legalkalmasabb és rajta keresztül tömegeket mozgathatunk meg. Az erőteljes légi túrizmussal rendelkező ország ifjai örömmel szegődnek a katonai repülés szolgálatába, szülők — kik szintén lelkes repülők — szivesen engedik repülni gyermeküket és a tartalékos repülők a légi túrisztika keretében tovább gyarapíthatják repülő tudásukat, azaz gyakorlatban maradnak. Az ország légi ereje ennélfogva személyi utánpótlásánál széles polgári rétegre támaszkodhatik és hogy ennek milyen sorsdöntő jelentősége van, azt a Hitler által repülő nemzetnek nevelt német nép példája a mai háborúban élénk színekkel tárja elénk.

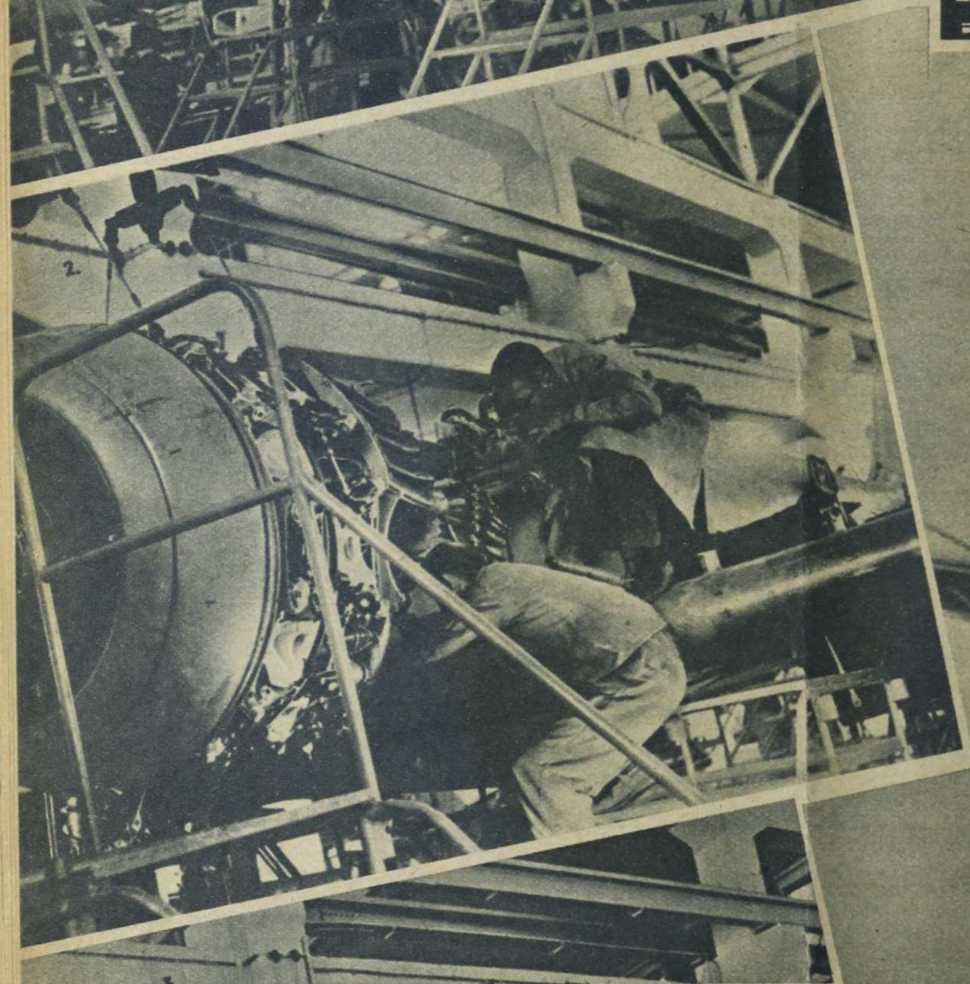
De nemcsak azon van a hangsúly, hogy a légi túrisztika repülés tekintetében előképez, illetve gyakorlatban tart a katonai repülés számára. A repülés a legigazibb küzdő sport, amely egész embert kíván. Aki egyszer kezébe veszi a repülőgép kormányát, annak mosolyogva kell szembenéznie a veszély ezerarcú szörnyével, amely minden emberi előgondoskodás ellenére buta véletlenek alakjában állandóan ott settenkedik gépe körül. A repülőgép személyzetének sokszor kell élet-halálra menő közelharcot folytatnia az elemekkel és ebben a harcban csak akkor marad győztes, ha rendíthetetlen hittel, rettenthetetlen bátorsággal, törétlen akarattal és higgadt megfontoltsággal vívja azt meg. Olyan emberi tulajdonságok ezek, amelyek csak kiváló egyéneknek, a nemzet élharcosainak jellemzői. A repülés szépségei utáni vágy számos emberben fejleszti ki ezeket a tulajdonságokat és hozzá edzi őket a kemény küzdelemhez, a bátor kiálláshoz. A légi túrisztika ennélfogva — céltudatos irányítás mellett — egyike a legkiválóbb nemzetnevelő eszközöknek és minél szélesebb körre való kiterjesztése országos érdek.

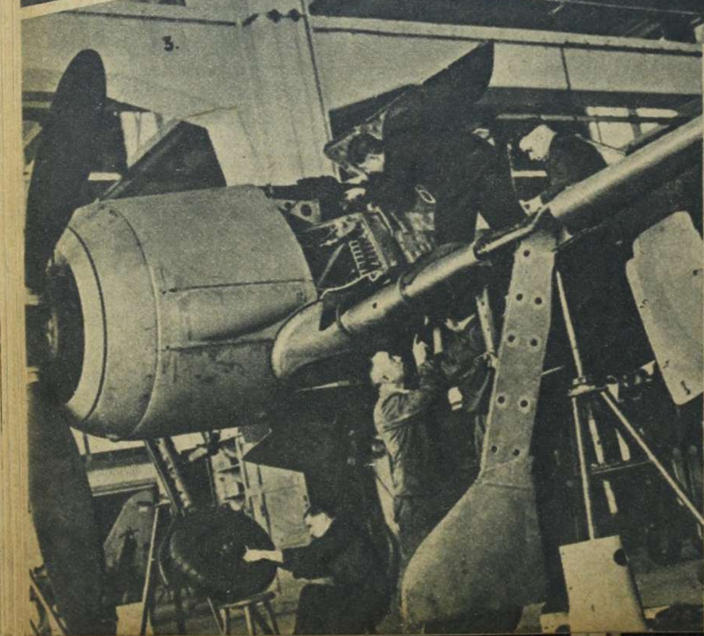
Nagy Béla szds.





IGY KÉSZÜL A FO







1. Helyére

2. A motor

3. Serény

4. Egymás

5. Utolsó

6. A motor

7. A motor

8. A pilóta

9. Aránylag



5.



8.

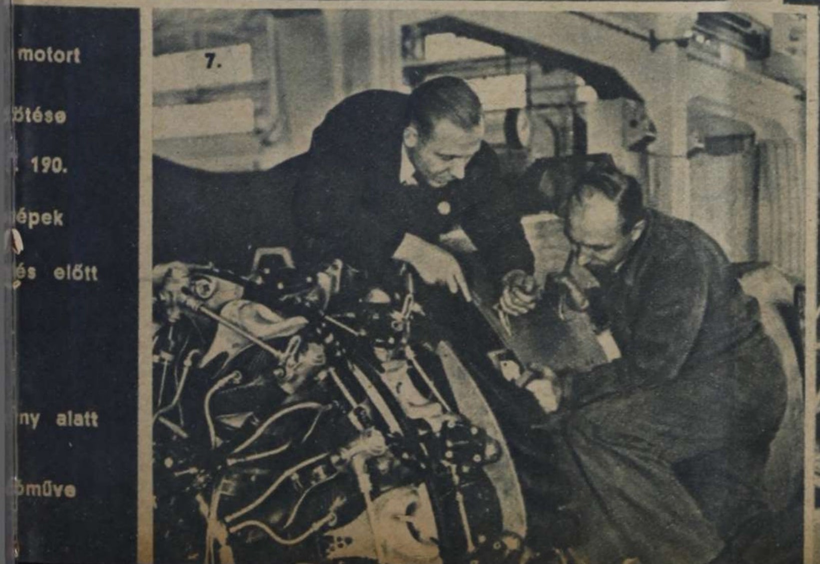
WULF FW. 190.





9.

motort
ötése
190.
épek
és előtt
ny alatt
ómüve



7.

A légiharc után „Koponya" írigykedve nézi, hogy T. őrmester billegtet



Merész kanyarral fordul ellenfelére . . .

Csendes várakozással mulnak a percek, negyedórák a nagy repülőtéren a négy egymás közelében áldogáló Messerschmitt vadászgép körül. Négy magyar fiú van itt készültségben: B. J. főhadnagy, kísérője F. I szakaszvezető, továbbá T. S. továbbszolgáló őrmester kísérőjével K. K. hivatásos őrmesterrel. Már éppen arra gondolnak, hogy ezen a napon semmi dolguk nem akad, amikor 7 óra 10 perckor rádiójelzést kapnak, amely szerint hat szovjet bombázó közeledik több vadásszal együtt.

Szélsebesen rohanni kezd a repülőtéren a négy magyar vadászrepülő gépe, aztán éles kanyarodással furják fel magukat az elegáns masinák a magasba. B. főhadnagy kísérőjével, akit csak »Koponyának« neveznek az ő századbeli barátai — kelet felé keresi az »Ivánokat«, de amikor abban az irányban nem találja őket, visszafordul s látja, hogy a ledobott bombák verik, tépik a földet egy bizonyos helyen. Tehát afölött kell lennie az ellenségnek. A vörösök úgy látszik északról támadtak nagy kerülővel. A főhadnagy már a légvédelmi tüzelést is észreveszi. Követi szemével a nyomjelző lövedékek irányát s tényleg ott van 3000 méter magasságban az orosz bombázó.

Fölemelkedik föléje, mint egy haragos vércse s elkezd rá tüzelni. Bosszankodva tapasztalja a következő percben, hogy elszakadt gépágyújának hevedere. Az orosz gépágyúja pedig szabályszerűen lő rá alulról. A magyar tiszt most már csak azért is lő a géppuskájával állandóan. Egy-két percig kitűnően fekszenek a lövések s füstöl már egy kicsit a bal motor, aztán a nagy testü gép az orrára fordulva zuhanni kezd és az így felnövekvő sebességgel elmenekül. A közelbe érkező F. I. szakaszvezető még odasóz egy párat gépágyújával. Az biztos, hogy ez az »Iván« egyhamar nem fog a sok találat miatt fölénk merészkedni.

Annyira nagy igyekezettel szálltak fel mind a ketten, hogy nem tették fel az oxigénálarcot s ezért a szokottnál hamarabb kifáradtak. 1500 méteren hazafelé jövögettek s búnak eresztették kissé a fejüket: mert hát légigyőzelmet még sem jelenthetnek a századparancsnoknak. Egyszerre csak két modern gyártmányú ellenséges vadászgéppel találják magukat szemben. Ezeknek nyolc géppuskájuk van. Ennek a fele se tréfa. Fordulózással igyekeznek a hátukba kerülni. A fordulózáshoz pedig értenek a magyar vadászrepülők. Igy aztán a két vörös zuhanórepüléssel az orosz állásokon túli terület fölé távolodik.

Nyolc óra előtt egy-két perccel saját repülőterén leszáll a két magyar pilóta. »Koponya« zúgást hall a levegőben, feltekint s aztán kiabálni kezd a másik gép felé.

— Főhadnagy úr! Főhadnagy úr. T. őrmester úr billegtet.

Az ifjonc szakaszvezető az érzelmek zűrzavarát éli át, mert az öröm fényesíti be az arcát s egyúttal egy kis irigység piszkálja belül.

T. S. őrmester ugyanis, amikor a szovjet gépek a 6000 méter magas felhők fölött a várost megközelítették — szintén felemelkedett »Gurigával«, azaz K. K őrmesterrel jó magasra. Fent körülnézett s a levegőben megjelenő pamacsok, vagyis robbanó légvédelmi lövedékek közelében megpillantott két szovjet gépet. Az egyik bombázó volt, a másik pedig vadász.

Nyilván azok is tudomást szereztek róluk, mert hamarosan előre nyomták az orrukat s zuhanórepüléssel odébb akartak állni. A 23 éves T. őrmester üldözőbe vette a testes bombázót, »Guriga« pedig kissé hátrább biztosította bajtársát váratlan támadás ellen. T. őrmester is zuhanni kezdett s az eképp megnövekedett, mintegy 600 kilométeres sebességgel utolérte az orosz bombázót Egy sikerült sorozattal elnémította a szovjet gépen hátul — felül ülő lövészt s így most már a legnagyobb lelki nyugalommal célozta meg a gépágyú és a két géppuska összpontosított tüzével a bombázó szárnyában elhelyezett üzemanyagtartályt és a motort. Pár pillanat múlva az »Iván« füstölni kezdett, a füst egyre sötétebb lett és hamarosan lángbaborult a motor és a fél szárny. Zuhant a gép a föld felé, mint az égből ledobott piszkos tűz.

A szovjet állásoktól alig néhány méterre vágódott a földbe az égő masina. Riadtan ugrott odébb egy pár megbújt tovaris.

Fürkésző szemmel nézegetem szobájában T. S. őrmestert. Ez a második légi győzelme. Igy szól:

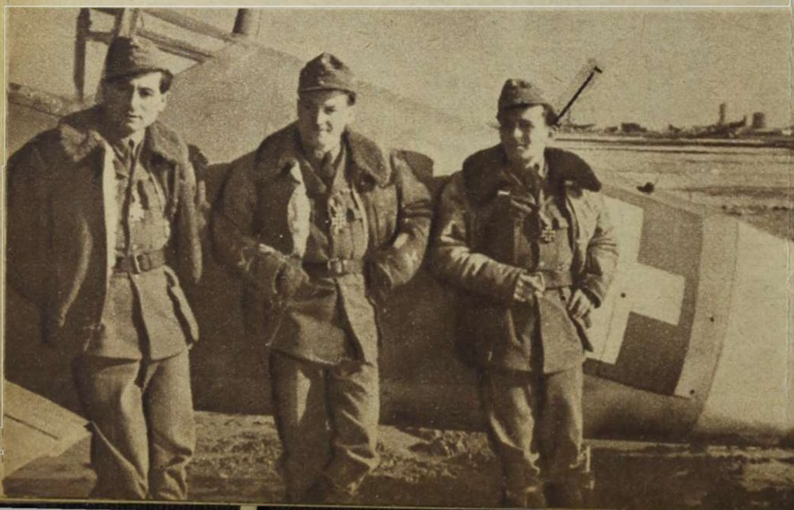
— Nagyon érdekes volt, amikor füstölni kezdett a szovjet gép, anynyira közel voltam már hozzá, hogy áthallottam a rádiómon keresztül az oroszok izgatott veszekedését. Kár, hogy nem értettem mit beszélnek.

Elidőzök ezek közt a gyerekember magyar vadászrepülők között. Amikor a repülőélményeket megtárgyalják mindenféle szempontból, kinyújtott tenyerükkel jobbról, balról a gépek irányát mutatják, az egyik pillanatban felkacagnak, a másikban dühös mondatokat dobnak ki magukból.

Az ablakunk előtt vad szél süvölt. Úgy rohan, úgy dobálja a porszemeket, mintha a háború szelleme volna.

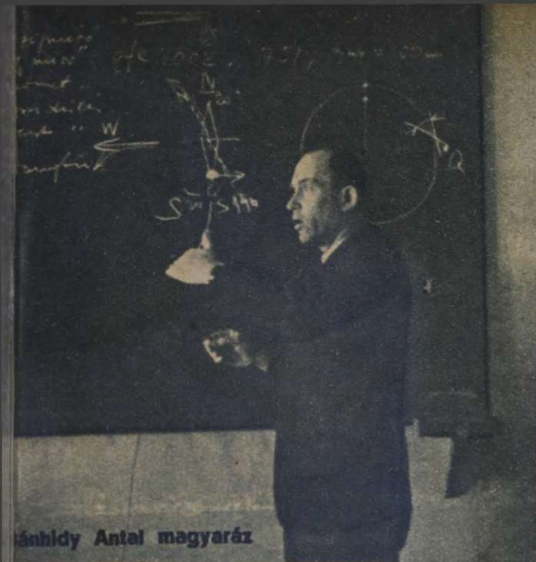
Kádár Gyula haditudósító

A győztes raj

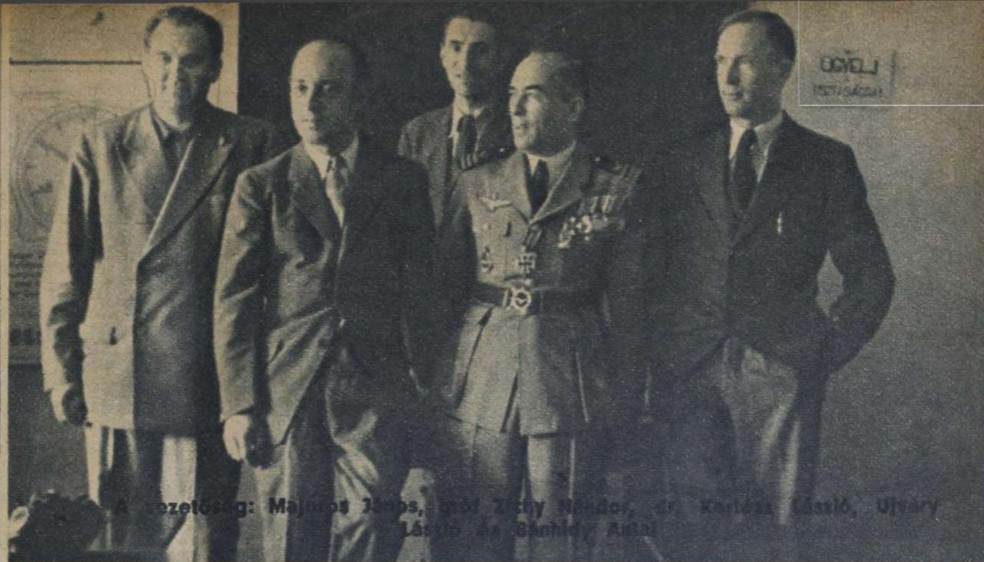


Most vadászbombázó feladatra megyünk . . .



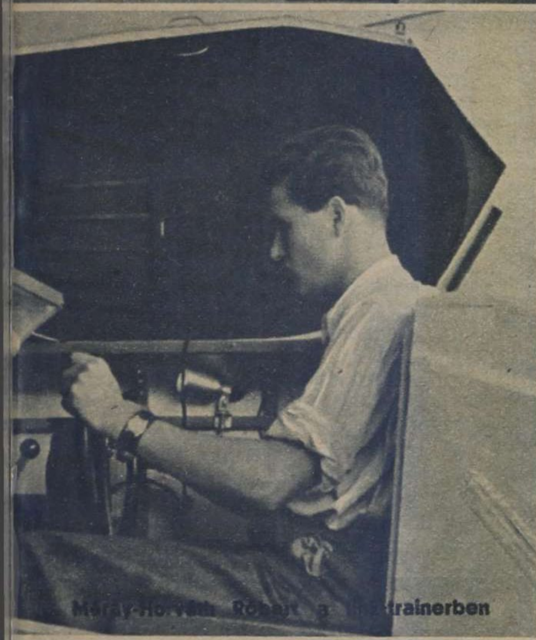


Bánhidy Antal magyaráz



A vezetőség: Majoros János, gróf Zichy Nándor, dr. Kertész László, Ujváry László és Bánhidy Antal

Vakrepülő kiképzésben részesülnek a legjobb magyar vitorlázó repülők



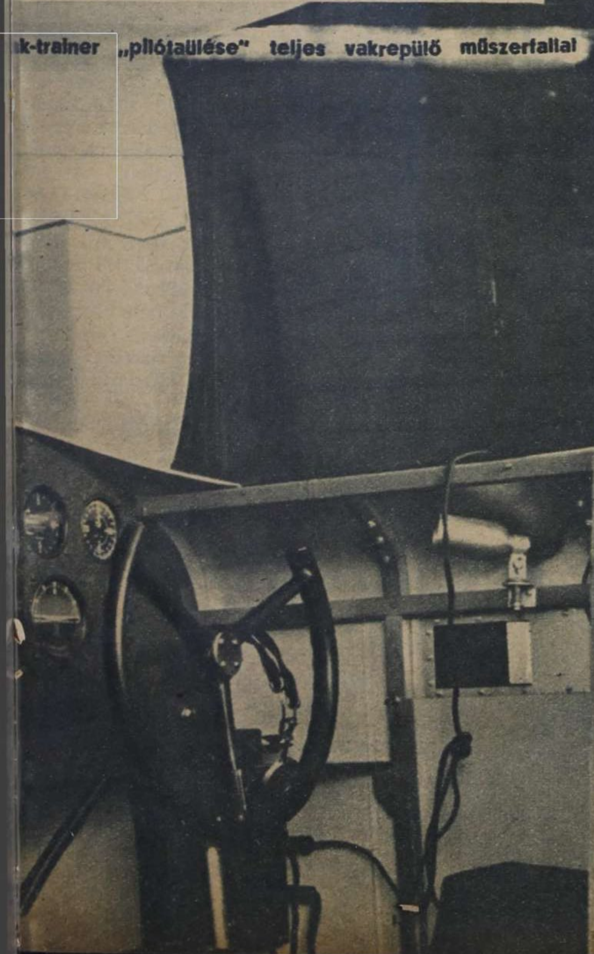
Máray-Horváth Róbert a vak-trainerben



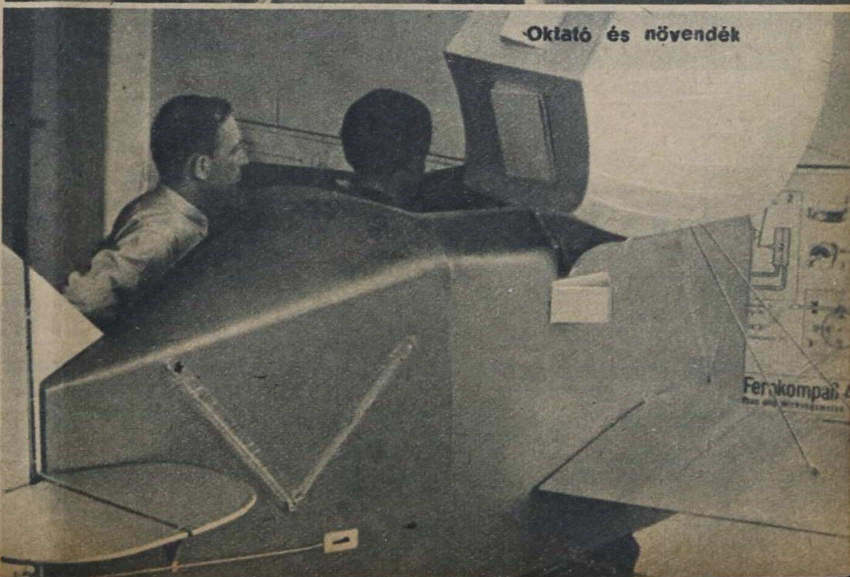
Az oktató ellenőrző műszerei



A hallgatóság egy csoportja



k-trainer „pilótaülése" teljes vakrepülő műszerfallal



Oktató és növendék

TÁVREPÜLÉS CIMBORÁVAL

Vágyakozva nézem a fehér kumulusz felhőket — (de jó is lenne elmenni távrepülésre) — de B vizsgával legfeljebb kétüléses vitorlázógéppel mehetek. A Cimbora fenn van a levegőben, nincs reménye, nem talált emelést. A Pilis is fenn kőröz a magasban, de egyre lejjebb kerül. Mindkét gép megáll a repülőtér pázsitján. A nevemet hallom, én következem a »Cimborával« startra. Iszonyú meleg van, rövid napozóruha van rajtam. Gyorsan felveszem az ejtőernyőt, a kötél és a csörlőkocsi vár. A többiek is szeretnének repülni. Féllábbal a gépben odaszalad egy növendék hozzám. »Vegye fel legalább az overall felsőmet« — mondja és a napozó fölé egy vékony kabát kerül. Megkapjuk a zászlójelzést, a gép lassan megindul, egyre magasabbra emelkedik a kéklő napsütésbe. Már nem húz tovább, elhalkul a motor, csattanás és semmi sem köt a földhöz, még egy vékony acélkötél sem.

Visszafordulunk, hogy a szokásos iskolakört leírjuk, mikor zizegést hallok. »Ez az!« kiáltja az oktató a hátsó ülésből. Már én is érzem, ez a termik, amiről annyit hallottam. Lenézek a repülőtérre. Az előbb még annyira közeledett a föld s most egyre jobban távolodunk tőle. Szemem az előttem lévő műszereket kutatja: »a variométer 2-vel emel« kiáltom hátra. A magasságmérő már 500 métert mutat — ujjongok. A kedves, furcsa zizegés hol elhalkul, hol felerősödik. A repülőtéren most indul egy gép. A variométer hirtelen lezuhan. Ijedten nézem, le kell szállni, ha elfogy az emelés. Aztán eszembe jut, amit a híres pilóták mondtak a termikrepülésről: ahol esik a variométer, ott közelben van emelés is. Aki mer az nyer. Már kúszik újra fel a mutató. A zizegés zúgássá erősödik fel, libabőrös lesz a bőröm, fázom, a magasságmérő 1000 métert mutat. Eszembe jut, felszállás előtt tréfásan kérdeztem: nem fogok-e fázni 2000 méteren napozóban? Mint egy csoda, talán álmom megvalósul, egyre jobban emelkedünk. A fogam vacog, a karjaim mozgatom, rettenetesen fázom, már 1500 méter magasan vagyunk.

— Nem fázik? — kérdezi az oktató.

— N-e-e-m — nehogy meggondolja és visszaszálljon a repülőtérre. A variométer ismét lesüllyed, pár perc mulva visszazuhanunk 1000 méterre. Erdő fölött repül a Cimbora, a repülőtér már alig látszik, vissza kell repülni, nem tudom mi lesz.

— Elmenjünk távra? — kérdezi az oktató.

— Ha kapunk még egyszer erős termiket, igen — mondom, mert eszembe jut, hogy a Cimborával még 50 kilométeren túl nem repültek. De csak 900 méteren vagyunk, ebből nem lesz távrepülés — gondolom. Vajjon mit mondanak majd a többiek, ha leszállunk és vágyakozva gondolok egy kis forró teára. Nevetséges július közepén forró tea, gondold azt, hogy nyár van — mondom magamnak. Hirtelen a gép, mint egy lift, felágaskodik, a variométer felszalad a 3-ra. Előttünk egy hatalmas kumulusz tornyosul. Látom a felhőben, milyen hatalmas áramlás keletkezik, a foszlányok ide-oda cikáznak benne. Egyre jobban emelkedünk.

— Menjünk a felhő alá — kiáltom az oktatónak, tudom, nem látja olyan jól az előtte lévő légteret. Mutatom az irányt, a Cimbora engedelmeskedik, már a felhő alatt körözünk. A magasság 1700 méter, a föld még mindig kisebbedik, a felhő pedig egyre közelebb kerül hozzánk. Már 1800-on vagyunk. A zizegés felerősödött, állandóan emelkedünk. Bekerültünk a felhő szívó hatásába. A variométer 4, majd 5 méteres emelést mutat. Már azt sem érzem, hogy fázom.

— Nem megyünk a felhőbe — mondja Takács oktató.

— Akkor legalább a felhőszintig — könyörgök. A magasságmérő 2000 métert mutat. Felhőfoszlányokba repülünk, olyan, mint a mesékben, mikor a mesebeli királykisasszony csodafátyláról lenne szó. A hófehér felhőfátylak között még megcsillannak a napsütéses búzamezők, az apró kis gyufaskatulyaházak, zöldelő erdők. Most hirtelen a zúgás süvöltésbe csap át, a variométer 5-el emel. Szinte felemelkedem az ülésből, minden tejfehérré válik. 2100 méter: benn vagyunk a felhőben, mintha sűrű ködben járnánk. Kijövünk a felhőből. A gép leadja az orrát, zuhanunk lefelé. Felcsillan a napsugár, előbujik a föld.

— Nézzen le a földre és figyelje meg a felhő árnyékának az irányát — mondja az oktató. Lenézek egy tanyára, ami épp alattunk van és a felhő eltakarja, most kibujt az árnyékból. Kezemmel hátraintegetek, mutatom az irányt. Nincs térkép, sem barográf nálunk, nem indultunk mi távrepülésre — gondolom, de bizonyára az Alföldön járunk. Most egy város látszik előttünk.

Magasságunk egyre csökken. Siklásban vagyunk, a Cimbora 3 métert süllyed állandóan. A felhők csenbenhagytak és szétnyiltak előttünk, égi országutat képezve. 1000 méteren vagyunk, ideje, hogy kapjunk egy kis emelést. De a variométer lusta, csak nem akar mozdulni. Elhagyjuk a várost. A szélen hatalmas legelő, talán ez segíteni fog. Valóban 1 m/mp-es emelést kapunk. Vagy 100 métert nyerünk. Hirtelen megpillantok oldalról egy hatalmas közeledő kumuluszt, ez a mi segítségünkre siet. A felhő valóban emelkedést hozott, 2—3-mal emelkedünk ismét. Hamarosan újból 1800 méteren vagyunk. A zizegés egyre erősödik, milyen édes muzsika ez annyi csend után. 1900-at mutat a magasságmérő. A felhőfoszlányok ismét a közelben vannak, de a felhő távolodik, a zizegés is elhalkul. Ismét nyugodt siklásba fog a Cimbora. Mindenütt síkvidék, sárguló búzamezőkkel, békés tanyákkal.

— Nemsokára megpillantjuk a Tiszát — szól Takács oktató. Ott valóban kígyózik egy folyó. Előtte egy város: Szolnok. Hányszor jártam Szolnokon és most mégse ismertem meg — szégyenkezem. Most, hogy tudom, én is ráismerek a városra. A magasságunk egyre fogy, a gép egyre süllyed. Próbálunk emelést keresni, de mintha megbabonázták volna a jó öreg Cimborát, nem akar emelkedni. Leszállóhelyet keresünk.

— A Tiszán túl kellene jutni, ott vannak a sportrepülők — mondja az oktató, de kevés a magasságunk. Nem kockáztatjuk a távrepülést a tiszai fürdéssel. A vasútállomás közelében, egyszerű házak között, szép zöld legelő hívogat. Három-négy kört leírunk a házak fölött. Látom, amint az emberek kiszaladnak és csodálkozva nézik a zajtalanul sikló gépmadarat. Most ráfordulunk a leszállómezőre, pár pillanat, a földön vagyunk. Hatalmas tömeg vesz percek mulva körül. Azért biztonság kedvéért megkérdezem.

— Ugye ez a város Szolnok?

— Igen — válaszolja egy idős nénike.

— Maguk honnan jöttek, lelkecském? — kérdezi.

— Gödöllőről — válaszolom a csodálkozóknak. Takács László oktató telefonál Gödöllőre Némedi főoktatónak, jelenti, hogy szerencsésen leszálltunk. Egyedülmaradok a gépnél. A kíváncsiakat alig tudom távoltartani. A hosszas kérdezősködésre elmesélem, hogy jöttünk és hogyan működik a gép. Szerencsére katonák jönnek és segítenek távoltartani a kíváncsiakat. Bizony alaposan megéheztem a kétórás repülés alatt. Egy félénk szőszke kislány jön felém.

— Idesanyám küldi — mondja szerényen — tessék elfogyasztani. — Meggyet és almát, meg egy kis jó falusi kenyeret hozott. A gép körül a gyerekek nem tágítanak. Látom a rajongást a szemükből, mennyire szeretnének ők is repülni. Átérzik a repülés jövőjét, szinte magam elé képzelem a sok kis mezitlábas kölyköt, mint a jövő diadalmas repülőit. Visszatér az oktató úr, a gépet szétszedjük a katonák segítségével és elhelyezzük egy pajtában. Megtudjuk, mikor indul a vonat. A sportrepülők nem tudnak szállítókocsit adni, a katonai repülőtér sem ad. Igy nincs más hátra, vonaton kell hazamenni. Boldogan, tornacipőben, parasztszoknyában és overall-felsőben megyek haza, egy ilyen távrepülés mindent megér. A vonatból még visszaintek:

— Isten veled jó öreg Cimbora, legközelebbi távrepülésig.

Kopasz Nárcisz

REPÜLŐGÉPSZERSZÁMOK

gyártási segédeszközök, műszaki cikkek:

Dr. oec. KÓS ÁRPÁD műszaki képviseletek és nagykereskedés
Budapest, IX, Márton-utca 40. Tel. 140-203

Óriásbombázók

Propaganda és valóság

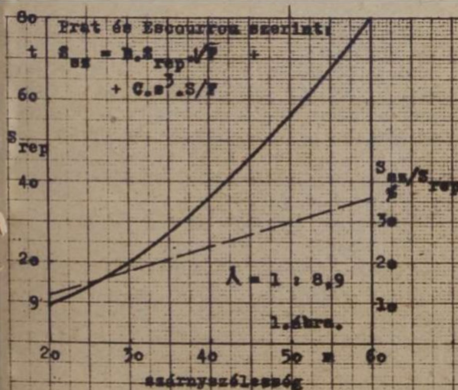
A napisajtó propagandája különös előszeretettel emlékezik meg új, az eddigieknél nagyobb bombázógépekről, hatalmas »légi szörnyekről«, amelyek hadihajót megszégyenítő nagysággal eddig el nem képzelt bombaterhet szórnak le az ellenséges városokra. Különösen az angolszász, elsősorban az amerikai propaganda hajlamos az ilyen kitételekre, fittyet hányva a logikai alapnak, meghazudtolva a műszaki tudományok alapvető tételeit.

A Magyar Szárnyak is röviden megemlékezett két gépről, amelyek már az óriásgépek csoportjába tartoztak. Az egyik volt a Douglas B. 19., melyről azt híresztelték, hogy 64 tonna repülősúllyal 6400 km távolságra 10 tonnán felüli bombasúlyt vihet. A másik a Martin Mars, amelyről viszont 70 tonna repülősúly mellett kereken 27 tonna hasznos terhet tételeztek fel a transzatlanti forgalomban. Mindkét állítás a mesék világába tartozik. Könnyűszerrel bebizonyítható, hogy ma ezekkel az adatokkal nem lehet repülőgépet szerkeszteni. S ha a hatástáv és repülősúly adatait valóban helyesnek veszszük, a hasznos teher értéke tarthatatlan.

Egy kis rendszeres vizsgálat

Számításunk alapjául egy feltételezett 9000 kg repülősúlyú, közepes bombázógépet veszünk. Gépünk főbb jellemzői a következők: Repülősúly 9000 kg, szárnyfelület 45 m², felületi terhelés 200 kg/m², szárnyszélesség 20 m, a két motor teljesítménye 2250 LE, a gép utazósebessége 450 km/óra. (E gépünk tehát sok tekintetben megkönnyített Ju. 88. gépnek vehető, hiszen annak is hasonlóak a főbb jellemzői.)

Ebből a gépből alakítjuk azután a nagyobb gépeket s ezek nagyságrendben a következők: 20 tonna, 36 tonna, 56 tonna és 80 tonna repülősúlyú nehéz bombázógép. Az utolsó kettő már az óriásbombázók csoportjába tartozik.



A II. táblázat I. oszlopában láthatjuk típusgépünk fontos részleteit, az önsúly és hasznos terhelés megoszlását. A szárny súlyát az 1. ábrán látható képlet szerint számítottuk ki, egy megépített harcigép adataival ellenőrizve. A képlet Prat és Escourrou francia mérnököktől származik, nekik a nagy óceánjáró repülőcsónakok (SE. 200.) tervezésénél volt jelentős szerepük s e vizsgálataikhoz állapították meg közölt képletüket is. Ennek értelmében 9000 kg repülősúlyú gépünk szárnya (hordfelülete) 1080 kg súlyú, tehát a gép repülősúlyának 12%-a.

S ez a képlet egyik sarkalatos pontja egész gondolatmenetünknek.

Mi történik ugyanis, ha az alapgépet felnagyítjuk? A szárny súlya egyre növekszik a terhelés növekedése következtében s a 80.000 kg repülősúlyú gépen már nem 12% a szárnysúly, tehát 9600 kg, hanem 28.800 kg, ennek háromszorosa, vagyis 36%!

A gép nagyításával tehát a hasznos teher a repülősúlyhoz viszonyítva nem nő, hanem ellenkezőleg: csökken.

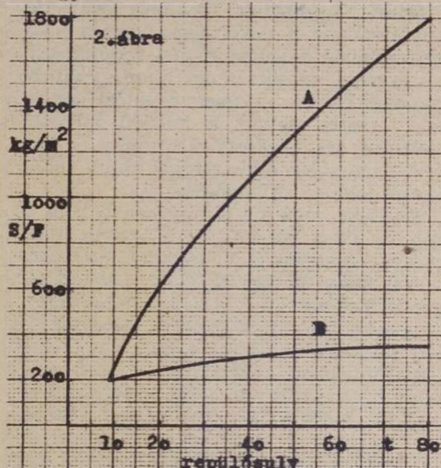
A szárnysúly és a gép repülősúlyának változását mutatja a szárnyszélesség függvényében az 1. ábra, arra az esetre, ha az oldalviszonyt állandó értéken tartjuk (tehát az egyes szárnyak mértanilag hasonlók). A szárnysúly viszonylagos növekedésének oka az erőhatások, nyomatékok rendkívüli növekedése a szárnyszélesség nagyobbodásával.

Az 1. ábrához tartozik az I. táblázat. Az ebben levő gépekre a felületi terhelést rögzítettük 200 kg/m² értékben. Ez ma már nem túlságosan nagy, ellenkezőleg: már ennél nagyobb értékeket is találunk frontrepülőgépen. A felületi terhelés és az oldalviszony állandósága mellett az egyes gépek szárnysúlyát is megtaláljuk e táblázatban s láthatjuk ennek százalékos növekedését is. Kitűnik a helyzet tarthatatlansága is: a szárny a hasznos teher javát felemészti. Mi lehet a kérdés orvoslása?

Növelni a felületi terhelést!

Az erőhatásokat s velük a szárnyszerkezet súlyát csakis úgy csökkenthetjük, ha a szárnyszélességet (s vele a szárnyfelületet) is csökkentjük. Ennek eredménye azonban a gép felületi terhelésének növekedése. Tudjuk jól, hogy e téren ma még határt szab sok tényező, elsősorban repülőtereink korlátozott méretei.

Növeljük tehát a felületi terhelést. Maradjunk eredeti gépünknél, ahol — tudjuk — 12% a szárnysúly. Tartsuk meg ezt a 12%-os értéket s keressük, mennyire kell növelni a felületi terhelést. A számítás eredménye a 2. ábra A görbéje. A görbe növekedése elképesztő. A 80 tonnás gépnek 1800 kg/m² felületi terhelésűnek kellene lennie, hogy szárnysúlya csupán 12% legyen. Ez azt jelentené, hogy még a határréteg elszívásával (cf = 5,0 értékkel) is legjobb esetben 250 km/óra felett



lenne a gép legkisebb sebessége. Ez nyilván használhatatlan érték.

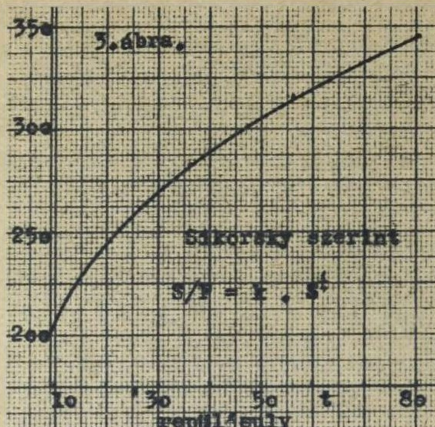
Arról tehát lemondhatunk, hogy jelenlegi szárnyszerkezeteinkkel a szárnysúly/repülősúly viszonyt bármilyen nagyságrendű gépre fenntarthassuk, hiszen az ennek megfelelő géppel felszállni lehetetlen.

Sikorsky, a neves amerikai repülőgépszerkesztő is vizsgálat tárgyává tette a kérdést (az ő műve számos nagyméretű polgári és katonai repülőcsónak) s véleménye szerint a gép nagyságával igenis lehet növelni a felületi terhelést, azonban ez csak annyi lehet, mint azt a 2. ábra B görbéje mutatja. Láthatólag a megengedett növekedés sokszorta kisebb annál, amit a szárnyszerkezet/repülősúly viszonyszám állandó szinten tartására már megállapítottunk.

Sikorsky szerint a felületi terhelés a repülősúly negyedik gyökével lehet arányos s ezt a görbét (a 2. ábra B görbéjét) kinagyítva ábrázoltuk a 3. ábrán. Az eredmény igen tanulságos: a 80 tonnás gép felületi terhelése már 345 kg/m² lehet. (Vizsgálatainknál végig állandónak vettük a szárny oldalviszonyát és alakját, tehát geometriailag hasonló szárnyakat vettünk az egyes gépekhez.)

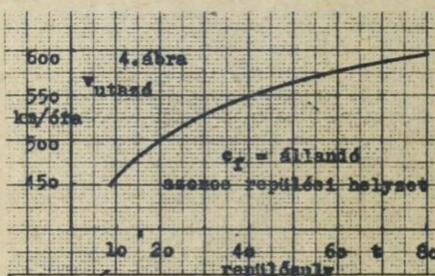
I. tábla

Repülősúly kg	9000	20.000	36.000	56.000	80.000
Felületi terhelés	200 kg/m²				
Szárnyfelület m²	45	100	180	280	400
Oldalviszony	1 : 8,9				
Szárnyszélesség	20	30	40	50	60
Szárnysúly kg	1080	3600	8650	16.800	28.800
S szárny/S összes %	12	18	24	30	36



Nem hagyhatjuk azonban számításon kívül azt a tényt sem, hogy a felületi terhelés növelése a gép repülőtulajdonságaira egyáltalában nem gyakorol kedvező hatást. Azonos repülési sebesség tartása mellett a felületi terhelés növelése azt eredményezi, hogy a gép egyre nagyobb állásszöggel repül, tehát egyre jobban túlhúzódik.

Segíteni ezen csak úgy lehet, ha a gép felületi terhelésével egyidejüleg utazósebességét is megnöveljük anynyira, hogy az egyes gépek azonos repülési helyzetben (azonos felhajtóerőtényezővel s állásszöggel) repüljenek. Ezt látjuk a 4. ábrán, ahol a repülősúly függvényében ábrázoltuk a sebesség szükségszerű növekedését. 9000 kg-os gépünk 450 km/óra sebességgel utazik,



20 tonnás gépünk már 500 km/óra, 80 tonnás gépünk pedig 595 km/óra sebességgel. Ennek az eredménye a motorteljesítmény megnövekedése s vele együtt ismét súlynagyobbodás.

Az összehasonlító számítás

Számításaink igazi eredményét a II. táblázaton látjuk. Az első oszlop az alapgép.

A felületi terhelést a 3. ábra alapján növeltük, ebből adódott a szárnyfelület is. Az utazósebességet a 4. ábra szerint fokoztuk a gép nagyságával, hogy az azonos repülési helyzetet fenntarthassuk. Ismerve az oldalviszonyt s felületet, meghatároztuk a szárnyszélességet is. (Látjuk, mennyivel kisebb így a gép szárnyfelülete, mint a 200 kg/m² állandó S/F értéknél.

A szárnysúlyt az említett képlettel számítottuk, növekedése így kisebb. Az egyéb szerkezeti súlytételben a törzs, irányfelületek, futómű súlya szerepel, ez a gép nagyságának növelésével arányosan csökken. A tapasztalat ezt igazolja. A hajtómű (motor+légcsavar súlyának lóerőnként 0.66 kg-ot vettünk, ez rendkívül kedvező érték, amit 3—4 éven belül aligha érhetünk el. Számításainkban igyekeztük a kérdést kedvező

II. tábla

Repülősúly kg	9000	20.000	36.000	56.000	80.000
Felületi terhelés kg/m²	200	245	284	316	345
Szárnyfelület m²	45	82	127	177	232
Utazósebesség km/óra	450	500	540	570	595
Motorteljesítmény max. LE.	2250	5600	10.800	17.800	26.600
Szárnyszélesség m	20,0	27,0	33,5	39,7	45,5
Szárnysúly kg	1080	3235	7300	13.250	21.700
Egyéb szerk. súly kg	1800	4000	7200	11.200	16.000
Hajtóműsúly kg	1800	4000	7200	11.200	16.000
Felszerelés kg	900	1200	2000	3000	5000
Üzemanyag kg 3000 km-re	2200	5040	9000	14.200	20.200
Olaj kg	220	525	900	1400	2000
Bombasúly kg	1000	2000	2400	750	— 900
Bombasúly a repülősúly %-ában	11	10	6,6	1,3	——
Üzemanyag kg 2000 km-re	1600	3360	6000	9500	13.500
Olaj kg	170	305	600	900	1400
Bombasúly kg	1650	3900	5300	6000	6400
Bombasúly a repülősúly %-ában	18	19,5	14,8	11	8
Repülősúly kg	9000	20.000	36.000	56.000	80.000

feltételekkel kidolgozni, hogy még jobban lássuk az óriásbombázó fonák helyzetét. A való helyzet még rosszabb, hiszen ott nem »jóindulatúan« kezelik az adatokat. (A motor utazóteljesítménye 50%.)

A felszerelésben a gép személyzete és a fegyverzet foglaltatik benne. Ez is arányosan csökken a gép nagyságával, hiszen a gép súlyának nagyobbodásával nem egyenes arányban fokozzák a személyzeti létszámot s a fegyverzetet.

Az üzemanyagot és kenőanyagot kétféle repülési távolságra számítottuk: 3000 km-re és 2000 km-re. (A kenőanyagfogyasztást a tüzelőanyagfogyasztás 10%-ának vettük átlagosan.) Így maradt még a gép repülősúlyából fenn hasznos tehernek valamennyi s ez a bombasúly. A 9 tonnás gép 1000 kg-ot vihet 3000 km-re, 1650 kg-ot 2000 km-re. Ez megfelel a való viszonyoknak. Ha ezt a gép repülősúlyához viszonyítjuk, megkapjuk a bombasúly/repülősúly viszonyszámot %-ban. S ez a viszonyszám mérvadó végső fokon a gép »gazdaságosságára«.

Az eredmény meglepő: a bombasúly százalékosan csak a kisebb repülőtávolságra növekszik a gép nagyságával együtt s akkor is csak egy bizonyos határig. 3000 km-es repülőtávolságra pedig állandóan csökken, sőt a »sztár«, az óriásbombázó voltaképp nem is vihetne magával bombát! Az 56 tonnás óriásgép kevesebb bombát vihet, míg a 9 tonnás, mert hasznos terhét felemésztette a szárnysúly és az üzemanyagszükséglet növekedése! Van-e értelme ilyen gépnek?

A válasz nem kétséges, hiszen a táblázatból könnyen megállapíthatjuk, hogy 2000 km repülőtávolsággal 4 db 20 tonnás gép 15.600 kg bombát vihet el, míg a 80 tonnás óriásgép csupán 6400 kg-ot.

S mindezideig még csak a gépek repülőmechanikai tulajdonságait vizsgáltuk s nem is voltunk tekintettel gyártási és harcászati kérdésekre. Mi a helyzet e tereken?

Az egyetlen óriásbombázó nyilván négyszer akkora célpont, mint negyedakkora, külön-külön repülő bajtársai. Sebezhetősége sokszorosa azokénak, hiszen egy ilyen óriásgép jogosan nevezhető a légvédelmi tüzér »vágyálmá«nak.

De ezenkívül a nagy gép jóval drágább aránylagosan is, mint a kisebb és közepes nehézbombázó s gyártása is nehezebb, mert lényegesen nagyobb gyártófelületet foglal le egyetlen repülőegység; sokkal kevesebb építhető az óriásgépből. Tehát e téren sem gazdaságos. Felszállása nehézkes s ma még kevés repülőtér megfelelő ezeknek a gépeknek.

Jelen és jövő

Gondolatmenetünk végső következtetése: az óriásbombázó nem tartozik a jelen s a közeljövő valószínű géptípusai közé. A II. táblázat tanusága szerint a ma legvalószínűbb és leggyakoribb 2000 km-es összrepülőtávolságra a bombasúly/repülősúly arány legkedvezőbb értéke a 20 és 30 tonna közötti repülősúlyú bombázókra van.

A haditapasztalat ezt igazolja. A hadviselő felek négymotoros nehéz bombázógépei (Ju. 90. S., FW. Condor K, Curier, Piaggio P. 108., Heinkel He. 177., Short Stirling, Avro Lancaster és Manchester, H. P. Halifax, Boeing Fortress, Consolidated Liberator) kivétel nélkül a 20—30 tonnás osztályba tartoznak. A kísérleti célokra épített Douglas B-19. és Martin Mars sorozatgyártásáról egyelőre nincs szó.

S ugyanezt látjuk a német légierőknél is. A kérdés német kidolgozása csakis a mienkhez hasonló erdménnyel végződhetett, hiszen a négymotoros gépek a Luftwaffe-ban háttérbe szorultak s elsősorban a kétmotoros gépek szerepelnek. Ezek ugyanis mérsékelt túlterheléssel is alkalmazhatók s ez csak javít a vizsgált bomba/repülősúly arányon is. A négymotoros gépek háttérbe szorítása tehát tudatos irányítás eredménye, a helyzet tárgyilagos vizsgálatának gyümölcse.

A jövő? Tökéletesednek az építőanyagok, a gyártási módszerek s ezzel egyre könnyebbedik a gép szerkezeti súlya. Egyelőre azonban ez sem változtat lényegesen a helyzeten, mert sehol sem mutatkozik komolyan az a törekvés, hogy az említett határon felülmenve nehezebb, óriás-osztályú gépeket építsenek. A közeljövő nehéz bombázói sem haladják túl a 30 tonnát, csupán a szerkezeti súly csökkentésével hasznos terhüket fokozzák.

Tervezés, gyártás és harcászat egyhangú döntése: az óriásbombázó nem kifizetődő, tehát belátható időn belül, számos alapvető műszaki és harcászati kérdés sikeres megoldása nélkül, megjelenésük nem is várható.

Nagy Ernő



AZ EGYSZÁRÚ
SZABADONHORDÓ FUTOMŰ
MESSERSCMITT-TALALMANY
MA ALTALÁNOSAN ELTERJEDT
A REPÜLŐGÉPGYARTÁSBAN

MESSERSCHMITT A.G.

GRAPHISCHES BÜRO



REPÜLŐHIREK A VILÁG MINDEN TÁJÁRÓL

SZERVEZÉS, LÉGÜGYI POLITIKA

A légitámadások enyhítését célzó javaslatot tett gróf Jordana spanyol külügyminiszter. A javaslat szerint a hadviselő államok területét három zónába kell beosztani:

1. hadifontosságú területekre,
2. katonai szempontból csekély értékű területekre és
3. olyan területekre, ahol hadifontosságú célok egyáltalában nincsenek, ahol tehát abba kell hagyni a bombázást.

Az érdekelt államok az ellenséges területeken kijelölhetik azokat az öveket vagy területeket, amelyeket a megfelelő osztályokba sorolandóknak tartanak. Semleges bizottságokat ajánlott az esetleges megállapodás betartásának ellenőrzésére.

*

Eddie Rickenbacker, az első világháború hírneves amerikai repülője, később az Eastern Air Lines légiforgalmi vállalat igazgatója, »műszaki kérdések megbeszélése végett« június végén Moszkvába utazott.

*

A légi szállítások tudvalevően jelentékeny szerephez jutottak a korszerű hadműveletek lebonyolításában. Ennek iskolapéldáját látjuk Németországban, ahol az egykori forgalmi repülőgépek nagy részét a hadműveletek szolgálatába állították, sőt rengeteg új géppel egészítették ki a szállító alakulatok repülőgépállományát.

Különösen nagy jelentősége van a légi úton történő anyagszállításoknak az angolszász hatalmaknál és Japánban, ahol 5—10.000 kilométeres távolságokkal kell az utánpótlás vezetőinek megbirkózniok.

Az Egyesült Államokban ezt a szolgálatot két szerv látja el. Az egyik a haditengerészet légi szállító csoportja (Naval Air Transport Service), a másik pedig a szárazföldi hadsereg légi erőinek szállító csoportja (Air Transport Command).

Az előbbi három ezredre tagozódik és 95 többmotoros repülőgéppel rendelkezik, amelyekkel 65.000 km hosszú úthálózatot kell üzemben tartani. Az alakulat több, mint egy éve áll fenn. Földi alapjainak kiépítéséhez az idén márciusban 40,000.000 dollár rendkívüli hitelt kértek.

A másik szervezet (ATC) jóformán az egész világra kiterjedő légi hálózatot tart üzemben. A szervezetet 9 ezred alkotja. Gépállománya főleg szállítógépnek átalakított többmotoros bombázókból áll. Különösen az Afrika közötti légi utánpótlás lebonyolítása körül hárul reájuk felelősségteljes munka. Mindkét szervezet teljes önállóságot élvez.

*

A **francia hadügyi államtitkárság légügyi főcsoportfőnökévé az 57 éves** Gastin tábornokot nevezték ki. Eredetileg lovas tiszt volt. 1915 óta repülő. Az első világháborúban a vadászrepülőknél szolgált. A mostani világháborúban a tunéziai francia légierők parancsnoka volt.

*

Sztrájkellenі törvény lépett életbe az Egyesült Államokban, amelyet a parlament mindkét háza nagy szótöbbséggel megszavazott. Ugyanez a törvény felhatalmazást ad a kormányzatnak arra is, hogy olyan hadiüzemeket, amelyek hivatásukat hiányosan teljesítik, az állam kisajátíthasson.

*

A svéd hadianyaggyártás ügyeinek irányítására a hadügyminisztériumban külön hivatalt szerveztek, amelyet a háború után is fenn akarnak tartani.

*

A siklórepülőgépek gyártását és a siklórepülőkiképzést korlátozták az Egyesült Államok légierőinél. A kiképzés csupán a már kész vitorlázórepülők harcászati kiképzésének kiegészítésére szorítkozik. A gyártás korlátozása feltűnést keltett, mert egyes nagy vállalatok, mint a Ford, Boeing stb. éppen most rendezkedett be katonai célra szolgáló siklórepülőgépek nagyipari előállítására.

*

Repülő harcászati feladatok megoldására megalakult Angliában június 11-én a légierők harcászati csoportja (Tactical Air Force) John Henry D'Albiac repülőaltábornagy parancsnoksága alatt. A személyzetet és a gépeket részint a vadászerőktől, részint pedig a bombázó egységek parancsnokságától kapják. Az új repülőkötelék valószínűleg a földi csapatokkal való együttműködés biztosítására és azok harcának közvetlen támogatására hivatott, míg a vadászerők parancsnoksága (Fighter Command) csak Anglia légvédelmét látja el, a bombázóerők parancsnoksága pedig (Bomber Command) repülő hadászati feladatok megoldásával van megbízva.

A multban a brit földi- és légierők működése között sok ízben hiányzott az összhang s a kölcsönös támogatás. Az új kötelék ezt a hiányt akarja kiküszöbölni.

MŰSZAKI ÉS VEGYES HIREK

A brit repülőipar munkáját a szakmérnökökben tapasztalható hiány erősen hátráltatja.

*

Svédországban fokozzák az alumíniumtermelést.

*

Egy ócskavaskereskedő Easthamban 10 fontért kínálja eladásra a RAF kiöregedett Napier »Lion«-motorjait, amelyek új korukban 2000 fontba kerültek.

*

Amerikai repülőgépek külföldön. A német IDL szerint Arnold tábornok, az amerikai hadsereg légierőinek parancsnoka kijelentette, hogy az Unio 1943 májusban több, mint 1800 repülőgépet szállított tengerentúlra.

*

20.000 repülőmotorgyári munkás azért sztrájkolt Detroitban, a Packard-gyárban, mert felvettek három négert is a munkások közé, holott azelőtt csak fehér embereket alkalmaztak.

*

A genovai Ansaldo-gyár 250 millió lírás alaptőkéjét a kétszeresére emelte.

*

A csapatszállításra használt angol és amerikai siklórepülőgépeket segédmotorokkal szerelik fel, hogy a leszállásnál a magasságtól többé-kevésbbé függetleníthessék magukat.

*

Andrews Fieldnek nevezték el az amerikai repülők a Délkelet-Angliában épített első amerikai repülőteret a nemrég repülőhalált halt Andrews altábornagyról, az Európába küldött amerikai csapatok volt parancsnokáról. Az Andrews Field bombázó alakulatoknak fog hajlékot adni.

*

Andrews repülőhalála után rövidesen meghalt Amerikában tüdőgyulladás következtében egyik munkatársa: Olds repülőtábornok is, a repülőszállító szolgálat egyik szervezője és vezetője. A »repülőerőd«-nek nevezett amerikai bombázógépek létrehozása főleg Andrews és Olds tábornokok érdeme.

*

18.000 sebesültet szállítottak Afrikából Nagybritanniába, illetve az Egyesült Államokba az angolszász sebesültszállító repülőgépek. Grant tábornok, az USA repülő egészségügyi szolgálatának vezetője szerint szaporítani fogják az amerikai hadsereg egészségügyi repülőgépeinek számát.

*

Rossz leszálló sajátságai vannak az amerikai Bell P—39 Airacobra-mintájú vadászegyülésesnek és a Martin B—26 Marauder-mintájú közepes bombázónak. Az amerikai repülőbalesetek számának emelkedésében ez a két repülőgéptípus különösen nagy szerepet játszik — állapította meg a szenátus vizsgáló bizottsága.

*

A repülőgépfelszerelési cikkek gyártásának fontosságára és annak amerikai méreteire jellemző, hogy az effajta cikkek előállításával foglalkozó Sperry Corporation Newyorkban 1941-ben

100,000.000 dollár, 1942-ben pedig **250.000.000** dollár, tehát több, mint egy milliárd pengő értékű repülőgépfelszerelési cikket szállított le.

*

Az olasz Piaggio repülőgép- és motorgyár az 1942. üzleti évet 17,630.000 líra tiszta haszonnal zárta le.

*

A fémmel való takarékoskodás Amerikában odavezetett, hogy fém helyett műanyagból is készítsenek légcsavarokat.

*

»Flightmaster« — repülőmester a neve annak az önműködő amerikai számológépnek, amely — a német IDL szerint — 37 különféle adatot tart nyilván a repülőgépvezető számára. Kiszámítja a repült időt, méri a sebességet, az üzemanyagfogyasztást, az eltérítést stb.

REPÜLŐSPORT

Repülőnap Marosvásárhelyen. A Magyar Aero Szövetség a légierők közreműködésével augusztus 15-én Marosvásárhelyen látványos repülőnapot rendez. A motoros sportrepülő egyesületek nagyszabású seregszemléje lesz a székelyföldi repülőnap, amely bizonyára felkelti majd a székely ifjúság érdeklődését a magyar repülés iránt. A helyi rendezést a Máv repülő egyesület látja el.

*

A svéd vitorlázó magassági rekord: 4.200 m. Felállította június 2-án Olow zászlós. A régi csúcsteljesítmény 2600 m. volt.

*

Dániában megindult a vitorlázó repülő kiképzés. A tanfolyam hallgatóinak száma — amint a Berlinske Tidende írja — 55.

*

A svájci vitorlázó repülés oktatóit a Bern—Belpmoosi repülőtérre továbbképző tanfolyamra küldik.

KATONAI HIREK

Kitüntetés. A Kormányzó Úr Őfőméltósága vitéz Szügyi Zoltán ezredesnek a Magyar Érdemrend Középkeresztjét adományozta a hadiszalagon a kardokkal.

*

Szovjetoroszország vesztesége 1943 március végéig — német becslés szerint — 37.283 repülőgép volt. Tekintettel az időközben elszenvedett veszteségekre — egyedül az Orel-térségben 1700 orosz repülőgép pusztult el júliusban — a szovjetorosz légierők vesztesége eddig már több, mint 40.000 repülőgépre rúghat.

*

5500-adik és a 6000-dik légi győzelmét aratta két német vadászrepülő ezred a keleti arcvonalon július folyamán.

*

Az angolszász légierők vesztesége — német hivatalos jelentés szerint — 1943 június végéig 24.423 repülőgép volt.

*

A burmai határon harcoló amerikai légierőkhöz újabban kínai pilóták is beosztást nyertek.

*

A japánok Timor és Rabaul között — Ford ausztráliai hadügyminiszter szerint — 60 repülőteret rendeztek be s azokon többszáz repülőgépet és 250.000 embert vontak össze.

*

Staton brit repülőtábornok japán fogságba került. Ő vezette támadásra 1940 márciusban az első brit repülőköteléket Sylt szigete ellen, amelyek a légitámadások megindítói voltak. Maltby repülőaltábornagy szintén japán fogságba került.

*

Kanada légierői 180.000 főt számlálnak, közöttük 11.000 nőt. A légierők vesztesége 1943 május közepéig 7050 fő volt.

*

Májusban 584 halottja és 733 sebesültje volt a Nagybritanniát ért légitámadásoknak.

*

A német pilóták legjobbjai már túl vannak a 200-ik légigyőzelmen. Ezzel szemben az Egyesült Államok repülősztárja, a 28 éves Joseph J. Foss kapitány, akit az amerikai lapok a legtöbb eredményt elért vadászpilótaként ünnepelnek abból az alkalomból, hogy megkapta a »Repülő Kereszt«-et (Distinguished Flying Cross), mindössze 26 légigyőzelmet aratott eddig.

*

A Nagybritanniában harcoló amerikai vadászrepülő alakulatok egy részét Republic P—47 Thunderbolt típusú együléses vadászgépekkel szerelik fel.

*

Az Eder és a Möhne folyók völgyzárainak szétrombolásáért az egyik legnagyobb brit kitüntetéssel: a Viktória-kereszttel tüntették ki Guy Percival Gibson angol repülőalezredest, a támadást végrehajtó »Lancaster«-bombázók parancsnokát. Gibson alezredes mindössze 25 éves és ő a tizenharmadik, aki megkapta ezt a magas kitüntetést.


Pontossági repülőgép- és motoralkatrészek bármely anyagból
LATINÁK JENŐ
gép- és szerszámgyár
Budapest, X. Monori-utca 2—4. Telefon: 149-09

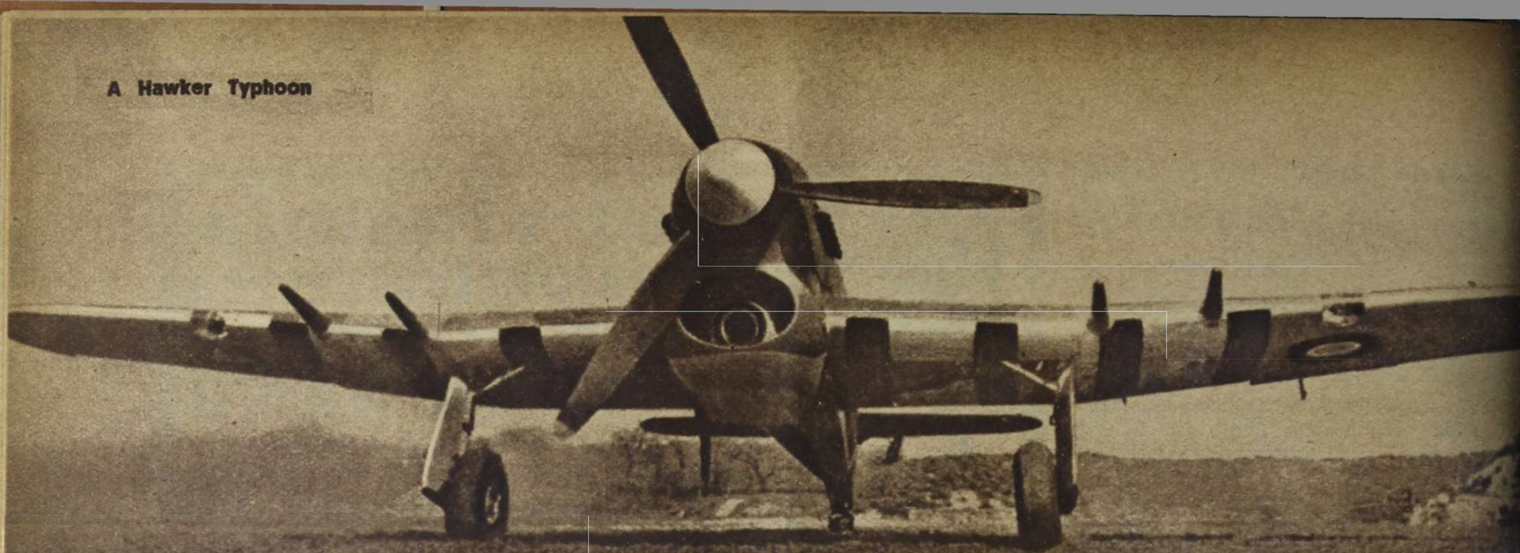


REPÜLŐGÉP-MŰSZEREK
gyártása és javítása
STERN RICHÁRD
XIII., BÉKE-UTCA 21. TELEFON: 498-424


ÜGETŐVERSENYEK
Belépődíjak: Páholyülés 10 P, ring jegy 7.—, az I. helyre 5.—, a II. helyre 2.— és a III. helyre —.60

„SZILMENT"
autóbiztonsági üveg
Lövedékálló pénztárablak
Szilánkmentes laboratóriumi üvegezés
Fényszórók, tükörlámpák
Gyártja:
LIGETI LÁSZLÓ
műszaki üveggyára
BUDAPEST, VIII., JÓZSEF-UTCA 3.
Telefon: 142-856. Alapítva: 1886.

A Hawker Typhoon

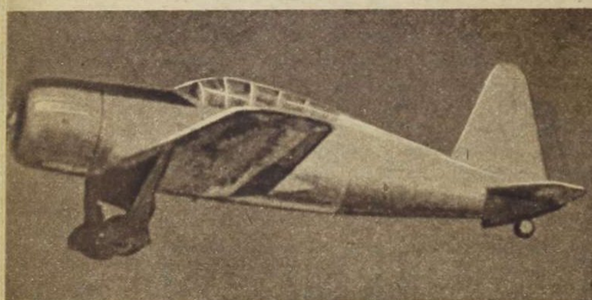


A Typhoon oldalméretben

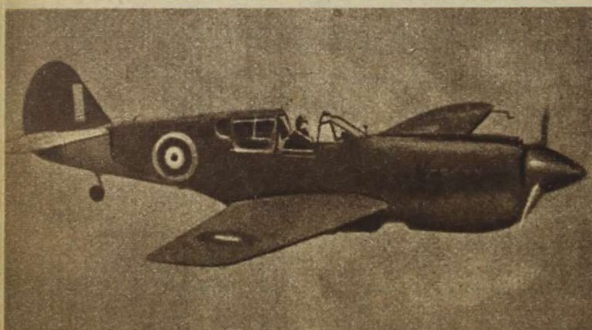




A Na. Mustang



Vultee Vanguard



Curtiss Kittyhawk

Ujabb angol–amerikai–szovjet

A La Manche-csatorna partján a háború eleje óta jól ismert a Hawker »Hurricane« együléses vadász. Ma már a réginek 1941-től megjelent továbbfejlesztései, a »Hurricane« II. C. és II. D. kerülnek bevetésre. Csúcssebessége egy 1600 lóerős Rolls-Royce »Griffin«, 12 hengeres V-motorral 620 km/óra, míg 540 km/órával utazik. Az Északfranciaországi célok ellen sűrűn bevetett alacsonytámadó változata a 250 kg bombát vivő »Hurribomber«. Régebbi fajtája kisebb mennyiségben az északi szovjet hadszíntéren is szerepelt.

A csatornamenti harcok másik résztvevője, a Hawker »Typhoon« a dieppei angol vállalkozásnál esett át a tűzkeresztségen. Ez a vadász a »Tornado«, tehát eredetileg a »Hurricane« továbbfejlesztése. Legerősebb fegyverzete 4 gépágyú és 8 géppuska, de van 12 géppuskával, vagy 8 nehézgéppuskával felszerelt változata is (»Typhoon« I. A, B, C). Ezenkívül vihet 230 kg bombát. Szárnyszélessége 12.7 m és hossza 9.7 m. Csúcssebessége 2400 lóerős Napier »Sabre« 24 hengeres H-motorral 660 km/óra fölött van (?), míg leszállósebessége 170 km/óra.

Ezen a hadszíntéren még egy régi ismerős, illetve annak továbbfejlesztése található, a Vickers-Supermarine »Spitfire« V., VI. és IX. Ez is együléses fémépítésű vadász, de mindössze 50 kg bombát visz. Fegyverzete lehet: 2 gépágyú és 6 géppuska, vagy 4 gépágyú és 4 géppuska, vagy (IX.) 2 gépágyú (40 mm). Legújabb változatába viszont már 2000 lóerős Rolls-Royce »Vulture«, 24 hengeres H-motort építettek. Szállítóhajóvadász fajtája az úgy az angol, mint az USA-légihaderőnél alkalmazásban lévő »Seafire«.

A negyedik angol vadászt, a Westland »Whirlwind«-et mint éjjelivadászt is bevetették. Ezt a gépet is már részletesen ismertettük.

A »Hurricane« és »Whirlwind« *vadászbombázókon* kívül még egy harmadik típus is támadja a nyugati megszállt területeket. Ez az amerikai North American »Mustang« II. vadász vagy alacsonytámadó gép. Együléses fémépítésű konstrukció, megjelent 1941-ben. USA-hadseregjele P—51 mint vadásznak és A—36 mint alacsonytámadónak. Eredetileg »Apache«-nek keresztelték, de ma már csak az *angol nevét* használják. Fegyverzete 6 nehézgéppuska, vagy 2 gépágyú és 4 géppuska.

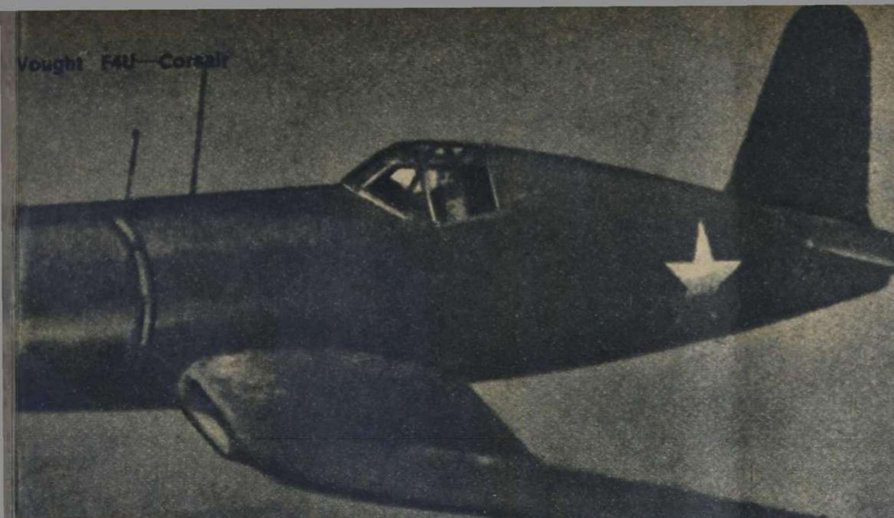
Németország fölé jár a De Havilland »Mosquito« I.—IV. bombázó, romboló és távolfelderítő. 2—3 személyes faépítésű gép, megjelent 1942-ben. Éjjeli vadászként is alkalmazzák. (Lásd előző számunkat.)

Németországi és megszállt területi célpontok ellen vetették be az amerikai Douglas »Havoc« I. és II. alacsonytámadó, romboló és távolfelderítő-bombázókat. 3 személyes fémépítésű gép, mostanában alkalmazott fajtái 1940 óta jelentek meg. USA-hadseregjele Douglas A—20A, B és C, a tengerészeti légihaderőnél BD—2, míg angol neve (az újabb »Havoc«-on kívül) »Boston« I.—III. Angliában régebben éjjelivadászként is alkalmazták és Közel-Keleten félévе nagyobb egység állomásozik belőlük. Fegyverzete 2 merev gépágyú, 4 merev és 2 mozgatható géppuska. Repülési távolsága 800 kg bombával 1350, anélkül pedig 2000 km. Két 1350 lóerős Wright »Cyclone 14«, 14 hengeres csillagmotorral, csúcssebessége 560 km/1700 lóerős Wright »Cyclone 14« motorral 600 km/óra.

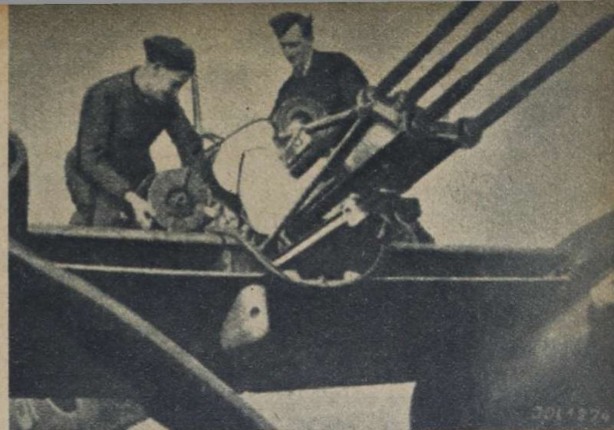
Továbbfejlesztése a még be nem vetett Douglas A—26, kétszemélyes zuhanóbombázó, romboló és alacsonytámadógép. 1943-ban jelent meg és eredetileg 12 merev géppuska fegyverzettel bírt. Motorja két 2000 lóerős Wright »Cyclone 18«,18 hengeres csillagmotor. Angliában még meg kell említenünk egy kísérleti típust is, a Boulton-Paul »Defiant« továbbfejlesztését, a »*Guardian*« kétszemélyes vadászt. Mindössze annyi került róla nyilvánosságra, hogy egy Rolls-Royce »Griffin« 1600 lóerős motorral 640 km/óra csúcssebességet ér el.

Észak-Irország USA-támaszponjain állomásozik a Vultee P-66 (gyári nevén V—48 C) »Vanguard« 1—2 személyes vadász és alacsonytámadó gép. Fémépítésű konstrukció, megjelent 1940 óta. Fegyverzete 2 gépágyú és 4 géppuska. Repülési távolsága 150 kg bombával 840, anélkül 1120 km. 2690 kg repülési súlyával 10.060 m magasra emelkedik. Egy 1000 lóerő körüli teljesítményű Allison V—1710 vagy Pratt-Whitney »Twin Wasp« motorral csúcssebessége 550, utazósebessége 460 km/óra. 1600 lóerős Pratt-Whitney »Double Wasp« 18 hengeres csillagmotorral viszont 640, illetve 570 km/óra.

Egy másik gép a Vultee »Georgia«, angol nevén »*Vengeance*«. USA hadseregjele A—31 és A—35, míg a tengerészeti légihaderőnél TBV—1. Kétszemé-



Vought F4U—Corsair



A Whirlwind gépágyúi

vadász- és csatarepülőgépek

es fémépítésű zuhanóbombázó, ala-
onytámadó és torpedóvető, megjelent
42-ben. A Vultee V—12 továbbfejlesz-
se. Fegyverzete 8 merev és 1 mozgat-
ató géppuska vagy két merev gép-
gyú és 4 merev, 2 mozgatható gép-
uska. Egy 1600 lóerős Wright »Cyc-
ne 14« motorral, csúcssebessége 520 és
azósebessége 440 km/óra.
Ha tovább megyünk az Atlanti
eánra vagy a Földközi tengerre, ott
hajókaraváncsatákban általában
gyféle szállítóhajógéppel találkozunk.
Földközi tenger nyugati részében
gtöbbet a Grumman F4F-3 és 4, »Mart-
t«, vagy »Wildcat« nevén szerepelt.
az együléses fémépítésű vadász 1941,
letve 1942-ben jelent meg. Fegyver-
te 6 géppuska vagy 1 gépágyú és 4
ppuska. Repülési távolsága 100 kg
mbával 1850 km/óra. Repülési súlya
60 kg, melyből 660 kg terhelés. Csúcs-
agassága 8500 m és 1000 m-re 0.9 perc
att emelkedik. Egy 1200 lóerős Pratt-
hitney »Twin Wasp« vagy 1250 ló-
ős Wright »Cyclone 14« mótorral
úcssebessége 560, utazósebessége 480
m/óra.
A Curtiss SB2C »Helldiver« főleg a
eleti medencében védi a hajókaravá-
okat. Ez a kétszemélyes fémépítésű
uhanóbombázó az USA szárazföldi
adseregébe is be van osztva A-25 jel-
éssel mint alacsonytámadógép. Fegy-
erzete 2 merev és 2 mozgatható gép-
uska volt eredetileg, de ezt már való-
ínüleg megerősítették. Repülési távol-
ága 670 kg bombával 1950 km, azonban
llítólag 1000 kg-ot is tud vinni. Csúcs-
bessége egy 1700 lóerős Wright »Cyc-
ne 14« mótorral 560 km/óra.
Egy máltakörnyéki hajókaraváncsa-
iban tűnt fel nemrégen a Brewster
3A—1 (Eredetileg F2A—3) »Battler«
gyüléses fémépítésű vadász, az F2A—2
Buffalo« továbbfejlesztése. Motorja egy
700 lóerős Wright »Cyclone 14«. Szintén
z év tavaszán jelent meg a Földközi-
engeren a Brewster SB2A—1 és —2
Buccaneer« és SB2A—3 »Blaster« zu-
anóbombázógép. Mivel az SBA »Ber-
uda« továbbfejlesztése, az angolok ezt
»Bermudá«-nak hívják. Az USA szá-
azföldi hadseregnél is beosztották A—34
elzéssel alacsonytámadó gépnek. Fegy-
erzete ellenőrizhetetlen források szerint
merev és 1 mozgatható géppuska. Mo-
orja egy 1700 lóerős Wright »Cyclone
«, mellyel csúcssebessége 500 km/óra.
A tuniszi hadszintéren legtöbbet a

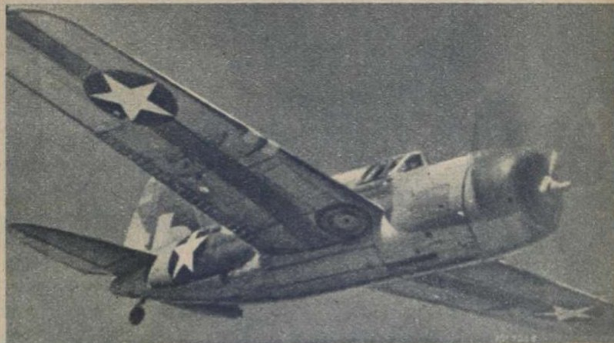
Curtiss P—46, azaz P—40 D, E és F »Warhawk«, illetve angol nevén »Kittyhawk«. I. és II. szerepelt. Együléses fémépítésű vadász, a Curtiss P—40B »Tomahawk« továbbfejlesztése 1941-től. Fegyverzete 2 gépágyú és 4 géppuska. Repülési távolsága 50 kg bombával 800, anélkül 1100 km. Csúcsmagassága 10.000 m és 1000 m-re 1 perc alatt emelkedik. Egy 1320 lóerős Allison V—1760, vagy 1350 lóerős Rolls—Royce »Merlin«-motorral csúcssebessége 640, utazósebessége 480 km/óra. Régebbi fajtáját Oroszországban is bevetették.

A másik, Tuniszban sokat alkalmazott vadász az ismert Bell P39 »Airacobra«. Ezt az együléses fémépítésű gépet a szovjet fronton is megtaláljuk. Fegyverzete 1 nehéz gépágyú (37 mm) és 8 géppuska, vagy 1 nehéz gépágyú, 2 nehézgéppuska és 4 géppuska, vagy újabban 1 nehéz gépágyú és 2 gépágyú. Repülési távolsága 150 kilogramm bombával 1250 km, anélkül 1600 km. 2720 kg repülési súly mellett a felületi terhelése 1382 kg/m² és csúcsmagassága 11.000 m. Egy 1270 lóerős Allison V—1710 motorral csúcssebessége 660 km/óra, utazósebessége 580 km/óra. Ujabban 1620 lóerős Allison V—1760 motort is építettek bele.

Ujabban szerepel a Republic P—47B »Thunderbolt« vadász. Az együléses fémépítésű konstrukció a P—43 »Lancer«, tehát eredetileg még a Seversky P—35 továbbfejlesztése 1942-ből. Fegyverzete 2 gépágyú és 4 nehéz géppuska, vagy 8 gépágyú! Repülési távolsága 160 kg bombával 1600 km. Csúcsmagassága 13.000 m és 1000 m-re 1.3 perc alatt emelkedik. Egy 2000 lóerős. Pratt—Whitney »Double Wasp«-motorral csúcssebessége 680, utazósebessége 560 km/óra.

Olaszországi bombázásoknál kísérővadászként vetik be a Lockheed P—38D és E »Lightning« együléses vadászokat. Van kétszemélyes alacsonytámadó változata is. Fegyverzete 1 gépágyú, 2 nehéz géppuska és 2 géppuska, vagy 1 nehéz gépágyú, 2 gépágyú és 2 géppuska. Repülési súlya 6130 kg, melyből 1070 kg a terhelés. Felületi terhelése 201 kg/m² és repülési távolsága 1700 km. Csúcsmagassága 9100 m és 1000 m-re 1 perc alatt emelkedik. 1220 lóerős Allison V—1710 motorral csúcssebessége 650, utazósebessége 560 és leszállósebesége 140 km/óra. Két 1320 lóerős Allison V—1760 motorral elért sebessége ismeretlen.

Kisshàzy Csaba



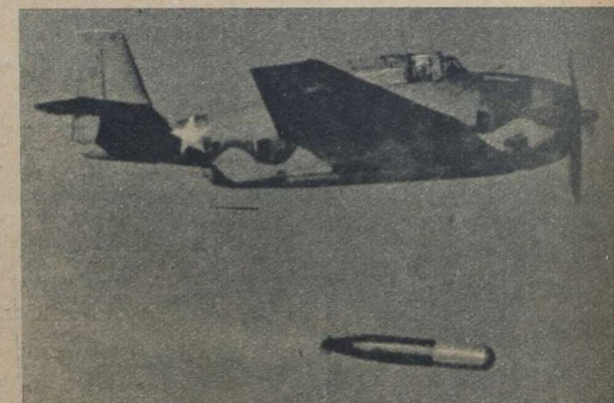
Brewster Buccaneer



Republic P—47B Thunderbolt



Curtiss-Wright A—25 Helldiver



Grumman Avenger

AZ EZÜSTKONDOR NEM VÁLASZOL.....

12

— Csillapodjék le! Még nem vagyunk a végén! Tehát mialatt a jól kiegyensúlyozott repülőgép vezető nélkül repül tovább, behatolnak az útvonalellenőrző tiszt, valamint a rádiós fülkéjébe, mindkettőjüket leütik, tönkrezúzzák a rádiókészüléket és kilyuggatják a benzintartályokat. A repülőcsónak az első széllökésre zuhanni kezd... A két tettes ugyanazon az úton tér vissza, amelyiken behatolt, a szerszámkamrából kihúznak egy felfújható gumicsónakot és előkészülnek az ugrásra. Valaki azonban meglepi őket a folyosón. Ez a valaki Bley, *ő az igazi áldozat*, nem is haboznak tehát, reá vetik magukat, összeszurkálják és abban a hiszemben, hogy meghalt, otthagyják. De miután kiabálást hallanak odafenn, feltételezik, hogy az ottaniak elejét akarják venni a katasztrófának, gyorsan felsietnek és elvegyülnek ők is a megrémült utasok között, borzadályt erőltetve az arcukra...

— Mit nem mond? Bley volt az előre kiszemelt áldozat? — kiáltott fel Mersson, felemelkedve székéről.

— Bocsásson meg, szenátor úr, megengedi, hogy megigyam ezt a csésze kávét, mielőtt folytatnám? Igyanak önök is, uraim, az éj hosszú és nem hiszem, hogy álom jönne a szemeikre. Gruber, hozzál másik kávét!...

Senki sem nyúlt azonban a kávéhoz, kivéve Danit és Müllert, aki megrendíthetetlen nyugalommal terpeszkedett szét ülőhelyén.

— Tehát Bleyről volt szó... De tudják-e, ki volt Benson valójában? A valódi neve Daniel.

— Tudtam — felelte kimérten Mersson. — Rájött ön is?

— Amint látja. A fekete szemüveg és a felhajtott kabátgallér ön előtt sem rejtette el Daniel kilétét. Sőt ön azt is jól tudta, hogy ezen a repülőgépen találkozni fognak.

— Nem. Szó sincs róla. Hogy is jutott ilyesmi az eszébe. Már a levegőben voltunk, amikor megláttam őt és eléggé meglepett a dolog. S most arra kérem önt, hogy bár az indok egészen közönséges, hallgassa el ennek az embernek az ügyét. Fölösleges itt kiteregetni.

— Ellenkezőleg! Igenis beszélni kell róla. Éppen ez a kérdés veleje.

— Téved. Minden felelősséget magamra veszek és még egyszer kérem önt, hogy ne beszéljen Danielről!

— Szenátor úr, ön nem vethet gátat az igazság napfényrehozatalának. Itt most nincsenek előjogok. Nagyon kényelmes lenne önnek!

— Kényelmes? Megőrült?

Dani mosolygott.

— Nem vagyok őrült. Figyeljen csak Danil, azaz Bley, titkos politikai megbízottként útban volt Brazilia felé az önéhez hasonló megbízatással. Lényegében az volt a feladata,



hogy az ön terveit halomra döntse és az általa vitteket juttassa sikerre.

— Ön még felelni fog ezért a megállapításért.

— Az igazat mondom. Daniel sikere az ön bukását jelentette volna. Az ön helyzete megingott volna... holott éppen nagy sikerekre volt szüksége... a közelgő választások miatt.

Mersson egyre izgatottabb lett.

— Ha egy mákszemnyi igazság is lenne abban, amit mond, még akkor is mi összefüggésben van ez a gépen történtekkel?

— Ügynökei értesítették önt, hogy Daniel ezen a clipperen utazik...

— Nem.

A többiek meglepve, sőt elképesztve hallgatták a párbeszédet...

— És ön, Mersson szenátor, el akarta tenni láb alól Danielt, hogy így teljesen elejét vegye a sikertelenségnek. Egy vagy két gangstert maga mellé vett, hogy segítségére legyenek bűnös tervei kivitelében és megfelelően előkészített mérget hozott magával.

Elisa Bollsson reszketett. Karel Peters tágranyitott szájjal bámult, mint a csuka.

Mersson felhúzta vállait, egy pillanatig csendben maradt, aztán felkiáltott:

— A legügyetlenebb rendőrfelügyelő, akit valaha is láttam!

— Ne ezzel foglalkozzon most, majd a törvényszék előtt védekezzék így, Sven Mersson; nem tartóztathatom le, mert annak bizonyos formaságai vannak és ezért arra kérem, hogy vonuljon kabinjába, ahol felügyelet alatt marad.

— Minden szava ostoba hazugság — sziszegte Mersson s szemei megakadtak Selbiuson, akinek tekintete lángolt. — És ezt az embert itt miért szerettem volna megölni?

— Mert megsértette büszkeségét. Egy olyan ember, mint ön, az effajta támadást nem engedi el egyszerűen a füle mellett!

Mersson nevetésben tört ki, kacaja azonban igen hamisan csengett.

— Mindjárt nem fog nevetni, ha elmondom, hogy Reimann, akit Mertens halálra sebzett, bevallotta, hogy ő az ön által felfogadott gangster, kimondottan önt vádolta!

— Nem igaz! Hazudik!

A szenátor felugrott, de Dani, Müller és Greysch egy szempillantás alatt szintén talpon volt és reászegezte revolverét.

— Állj! Fel a kezekkel!

A szenátor vállig emelt kezekkel mozdulatlanná vált.

Elisa Bollsson azonban lángbaborult arccal kelt főnöke védelmére:

— Gyalázat! Hazugság! A szenátor úr nem követhette el azokat a bűntetteket, amivel vádolják. Most önök az erősebbek... de majd meglátják!

— Kisasszony, kérem, üljön le és maradjon csendben — válaszolt szárazon Dani. — Ön pedig, szenátor, induljon és menjen kabinjába! Ott várjon reám. Egyikünk az ajtaja előtt a folyosón fog ügyelni. Az ön cukorkockái nem használnak többé!

— Drágán fogja ezt ön megfizetni, fiatalember! — dörögte Mersson, de látva helyzetének kilátástalanságát, elvonult fegyveres őrzőinek kíséretében.

Mertens a teremben maradt és leült.

— Meg akart ölni engem! — sóhajtott fel ijedt és hitetlen hangon Edgár Selbius. Felállt és az egyik ablak elé ment. — Hihetetlen! Mersson... Megértem, hogy Danielt el akarta tenni az útjából, de engem... azért az ostoba fecsegésért, amit feléje intéztem!

— Nyomorult! — pattant fel Peters, a titkár. Összeszorított öklökkel indult az ujságíró felé. — A rendőrség tévedhet, de ön csatornafajzat és most leckét adok önnek...

Mertens és Kioto azonban visszatartották az ifjút a tettlegességtől.

— Üljön le! Ne kúszálja még jobban össze ennek az átkozott ügynek a szálait! Hagyjon szabad folyást a dolgoknak!

— De ez szörnyű tévedés! — tiltakozott Peters, mindamellett mégis engedelmeskedett.

Dani és Müller visszatért. Dani azt tanácsolta, hogy töltsék mindnyájan együtt az éjszakát itt a nagy teremben:

— Igy biztonságosabb. Egyébként már szabályoztam az őrségváltást is.

— De mi célból? — kíváncsiskodott Fledauer asszony. — Mitől kell még tartanunk?

— Semmitől sem. De nem szeretném, ha a fogoly megszabadulna a folyosón álló őrzőjétől és ezután szabad utat nyerhetne haragja kitombolásához. Gruber!... Ha inni kíván, szolgálja ki őt, de legyen óvatos. Csak Greysch társaságában lépjen be a kabinjába!

— Igen, uram!

Mindenki igyekezett kényelmesen elhelyezkedni a karosszékében. Az éj elég meleg volt. A terem ablakain át hirtelen vöröses fény hatolt be: a tengerparton meggyujtott máglya visszfénye.

Selbius lapos bádogdobozt vett elő.

— Rágógumi? — lelkendezett Müller, aki közel állt hozzá. — Nem kínálna meg egy darabkával? Az enyém elfogyott.

Az ujságíró félő gonddal nyitotta fel a szelencét, mintha csak sajnálná a kérelem teljesítését. Nem kínált, hanem ő maga keresett ki egy zöldes

ábláeskát és azt nyujtotta át parancsnoknak.

— Köszönöm! — dörmögött Müller. A táblácskát kétrét hajtotta és azonnal szájába dugta.

Dani gúnyosan mosolygott. Magához kérette a parancsnokot és vele együtt a gép orrába ment. Néhány perc mulva visszatért és leült.

— Mertens mi ketten itt maradunk — mondta. — A többiektől csak nyugalmat és bizalmat követelünk, különösen Peters urat és Bollsson kisasszonyt kérem...

Peters felcsattant:

— Miért bízik annyira Mertens úrban? Megölt egy embert s még sem tartóztatja le?

— Jogos önvédelemből járt el így. Egyébként szintén letartóztattam, de nem zárom kabinba, mert nem közveszélyes.

— Valóban? És a másik... hogy is hívják? Reimann? Miért támadta meg őt?

— Reimann és társai mindannyiunkat el akartak tenni láb alól... Hogy teljesen szabatos legyek, a gépet le akarták zuhantatni és kis híján sikerült 's nekik... No de elég. Aludjunk!

Peters morgott valamit, azután elhallgatott és nekitámaszkodott széke támlájának.

Néhány perc mulva már a legtöbben lehúnyták szemeiket, de aludni egyikük sem tudott. Dani néhány szót vetett egy papírlapra és Mertensnek nyujtotta. »Vigyázzon Fischerre!« — olvasta Mertens.

Ezután eltépte a papírt és a szeletkéket az egyik ablakon át a tengerbe hajította. S minthogy az éj egyre hűvösebbé vált, az ablakot is bezárta.

IX. A bűnös álarca.

Az órák csendesen múltak. Mindenki igen kényelmetlenül érezte magát a karszékben, de senki sem mert kabinjába vonulni. Végül is a japán határozta el magát.

— Bocsánatot kérek, de én inkább kihívom a veszélyt és a kabinomban fekszem le. Megengedi, felügyelő úr?

— Az ön veszélyére, természetesen.

— Én is megyek! — jelentette ki Fischer. — Megiszom egy whiskyt és bebujom az ágyamba.

— Én is! — csatlakozott azonnal Mertens is.

— Ha a hölgyek is befáradnának kabinjukba — mondta Dani — akkor az őrséget a kabinok előtti folyosón állítanánk fel.

— Én nem megyek! — sipogta Fledauer asszony. — Túlsok bűntény történt már azokban a kabinokban... átok fekszik rajtuk! Én inkább idefenn maradok, felügyelő úr!

— Én is — állapította meg Stella Bayner. Bollsson a maga részéről megjegyezte, hogy nem tudna kabinjában nyugodtan aludni azzal a tudattal, hogy a mellette lévő kabinban főnökét, mint közönséges gyilkost őrzik. Ő is inkább fennmarad.

Lupita nem szólt egy szót sem, de nem is mozdult. Ő volt a legjobban megrémülve a többiek közül és a világ minden kincséért sem ment volna a kabinjába.

A hölgyek tehát egyöntetűleg a nagy teremben való éjjelezés mellett döntöttek. A férfiak közül csupán Dani és Peters maradt velük, mert Selbius is eltávozott a következő kijelentéssel:

— Iszom valamit, majd azután határozok!

Az újságíróból, Fischerből és Mertensből álló csoport megállt a bárasztal előtt, ahol Gruber a vöröshajú pincér innivalókat készített. Vizet is melegített a tea részére, mert Kioto a lefekvés előtt inni akart egy csészével. A japán kisvártatva meg is jelent, lehajtotta a csésze tartalmát és azután mosolyogva — most mosolygott első ízben az út alatt — fordult a többiek felé:

— Remélem, hogy senki sem pályázik szerény kis személyemre és így nyugodtan térek alvásra.

S eltünt.

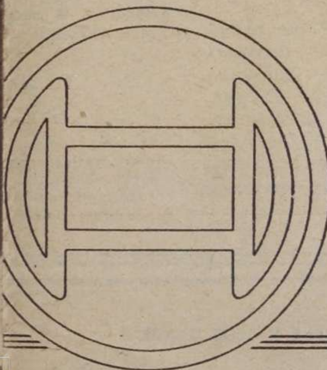
(Folytatjuk.)

NAGY IMRE

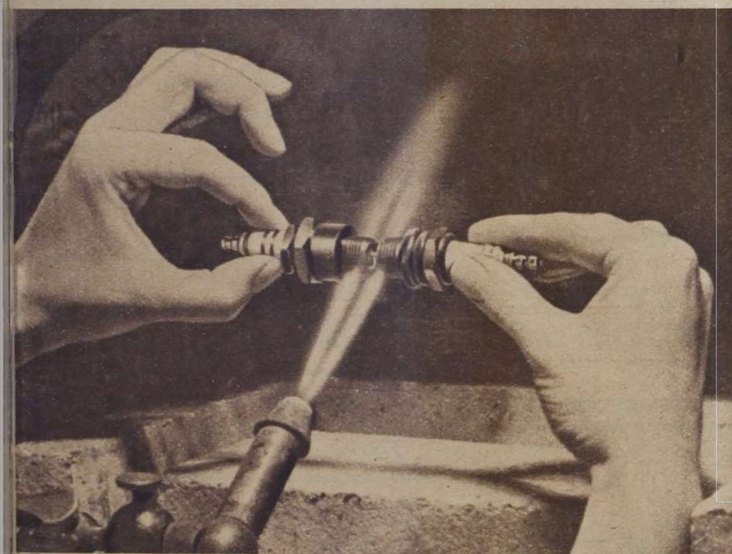
VIRÁGOK
PÁLMÁK
KOSZORÚK

Udvari szállító

IV., Fővám-tér 5. Tel: 186-820



Egyenruhát, polgári öltönyt
készít
Nagy Kálmán
IV. Kossuth Lajos-u. 6
(Saját ház) Tel.: 183-659
Alapíttatott: 1895



A Bosch-gyertya Pyranit 2 szigetelője, lánggal fehér izzóra hevítve sem reped meg. E szintetikus, hőingadozásokra érzéketlen szigetelőnek tulajdonítható a Bosch-gyertyák kimagasló gyujtási teljesítménye. Minden motorhoz szállítható Pyranit 2 köves Bosch-gyertya, melynek ismertető jele a 2 zöld gyűrű.



Már most rakjuk le háborúutáni légiforgalmunk alapjait!

Szerte a világon dúl a háború a földön, a tengereken és a levegőben egyaránt. A legihevesebb légitámadások és a legnagyobbszabású földi vagy tengeri hadivállalkozások közepette is minden aviatikailag nagykorú nemzet azon igyekszik, hogy már most megteremtse a béke légi közlekedésének előfeltételeit. A velünk egy táborban álló népek, ellenfeleinkről nem is szólva, mindent elkövetnek, hogy már most háború idején lerakják békebeli légiforgalmuk alapjait. Ebben a törekvésben a késedelmeskedés egyet jelent a jóvátehetetlen lemaradással.

Az olasz légiforgalmi vállalat a már régebben üzemben tartott vonalakon kívül most helyezte üzemben a róma—tirana—szófia—bukaresti vonalat heti egy járattal.

A finn légiforgalmi vállalat Helsinki—Berlin és Helsinki—Stockholm között tart fenn vonalat.

A dán légiforgalmi vállalat Kopenhága—Berlin—Wien között repül.

A szlovák légiforgalmi társaság május 16-án ünnepélyes keretek között a Pozsony—Zólyom—Eperjes, illetőleg a pozsony—wieni légiforgalmi vonalat helyezte ünnepélyes keretek között üzembe. Az ünnepi szónok beszédében vázolta a szlovák kereskedelmi repülés történetét, majd rámutatott a légiforgalom nagy fontosságára.

Hangsúlyozta, hogy a légiforgalom a háború utáni gazdasági életnek egyik legfontosabb tényezője lesz, amelyre már most fel kell készülni. Még a háború alatt biztosítani kell a szlovák kereskedelmi repülés helyét az egyes vonalakban.

A román légiforgalmi vállalat ebben az esztendőben a bukarest—budapesti vonalon kívül Belgrádon át Milánóba és Szófián át Athénbe repül. Tervbevették egy isztambuli vonal létesítését. A belföldi forgalomban Odesszába, Kisinevbe és Csernovicba repülnek és ezeken felül még két belföldi vonalat tartanak üzemben.

KÖNYVEK

A COORNVELT-HÁZ ASSZONYAI
Jo van Ammers-Küller regénye

A kiváló hollandi irónőnek ez a hatalmas regénye három nemzedék asszonyainak életét vetíti elénk. Hatalmas, szélessodrú mű Jo van Ammers-Küller regénye, nagyszabású fölidézése a történelemnek, a mult hangulatának: az olvasó egyformán ámul hiteles tájékozottságán és részleteinek gazdagságán. Kiváló lelkiismerettel festi az egymást követő nemzedékek érzéseit. A kiváló irónő hatalmas müve méltán számithat a magyar közönség érdeklődésére. (Révai.)

*

FOLYAM
Thyde Monnier regénye

Az újabb francia irodalomnak talán legköltőibb alkotása a kiváló irónő e müve. Érzékenysége, finomsága, színessége utólérhetetlen — s az egész regényt belengő csillogó légkörből a költészetté magasitott valóság legszebb tájai nyilnak elénk. Alakjai mindvégig felejthetetlenek maradnak számunkra. Olvasás közben a folyó elragad bennünket is, nem tudunk ellenállni vizet frisseségének s a partjai mentén sorakozó erdők, hegyek, városok idilli hangulatának, a pásztori élet tiszta pátoszának. (Révai.)

*

OSCAR WILDE KÖLTEMÉNYEI
Kosztolányi Dezső forditásában

Tündöklés és bukás: ebben a két szóban Oscar Wilde egész pályája elfér. Korának ünnepelt csodagyereke volt, igazi dendi, fölényes világfi, kedvence és botránykövе kora angol társadalmának. A dekadencia az ő nevével indult hóditó útjára a kontinensen. Híre Magyarországra is elhatott. Szini Gyula finom irói arcképet rajzolt róla, Babits Mihály, Tóth Árpád, Kosztolányi Dezső forditották a verseit. Művének legmaradandóbb gyöngyei ezek a versek, igazi költő irta őket, nincs bennük semmi dendizmus, semmi modor, megható, tiszta lira minden sora. Kosztolányi forditói művének egyik orma ez a kötet: ihlete idegen költők tolmácsolásában talán soha nem volt olyan készséges, mint amikor Wilde-ot kellett megszólaltatnia. Irodalmunk különös értéke ez a most új kiadásban megjelent kötet. (Réval.)

*

Rudolf trónörökös
élete és tragikus halála

Richter müve, amely világszerte nagy feltűnést keltett, Rudolf trónörökös annyira homályba boritott, sok szempontból szándékkal elködösitett életének első komoly, nagyszabású és minden rejtély mélyére hatoló leirás. Rudolf tragédiája nemcsak emberi, hanem történelmi tragédia is, amely szorosan egybefonódott a monarchia viszontagságos sorsával. Werner Richternek sikerült felfedni mindazokat a rejtélyeket, amelyek Rudolf egyéniségének, törekvéseinek, emberi összeomlásának megismerését és megértését eddig lehetetlenné tették. Emberi szempontból a könyv legnagyobb érdekessége: Rudolf halála előzményeinek és körülményeinek összefüggéseket feltáró leirása. A könyvet érdekes, egykorú illusztrációk diszitik. BÉTA-kiadás.

*

Dr. Szerb Zsigmond:
Éljen az élet

Szerb Zsigmond, a kiváló orvos és egyben legnépszerűbb, legolvasottabb publicistáink egyike, megirta a modern Brillat-Savarint, az életművészet, egyúttal a helyes életrend, a mai időknek, a mai nehezebb körülményeknek megfelelő modern »Törvénykönyvét«. Feltárja a mai olvasók előtt, hogy a legnépszerűbb ételeket is mennyi művészettel lehet elkésziteni és mennyi izléssel élvezni.

Az »Éljen az élet« az emberi izlés minden olvasót lebilincselő regénye, amelynek minden fejezete elmult korok eleven, löktető életébe vezeti az olvasót. BÉTA kiadás.

Felelős szerkesztő és kiadó:
JÁNOSY ISTVÁN
FŐSZERKESZTŐ

MAGYAR SZÁRNYAK
megjelenik havonta kétszer
minden 1-én és 15-én. Előfizetés ára egy évre 19.20 pengő, vállalatoknak, jogi személyeknek évi 50 pengő. Egyes szám ára 80 fillér. Szerkesztőség és kiadóhivatal: Budapest, VII., Király-u. 93. sz. Telefon: 222—422. Postatakarékpénztári csekkszámla: 29.830.

Kéziratokat és fényképeket nem őrzünk meg és nem adunk vissza. Levelekre csak beküldött levélbélyeg ellenében válaszolunk.

— Athenaeum Irodalmi és Nyomdai Rt. mélynyomása. Felelős: Kárpáti Antal igazgató.

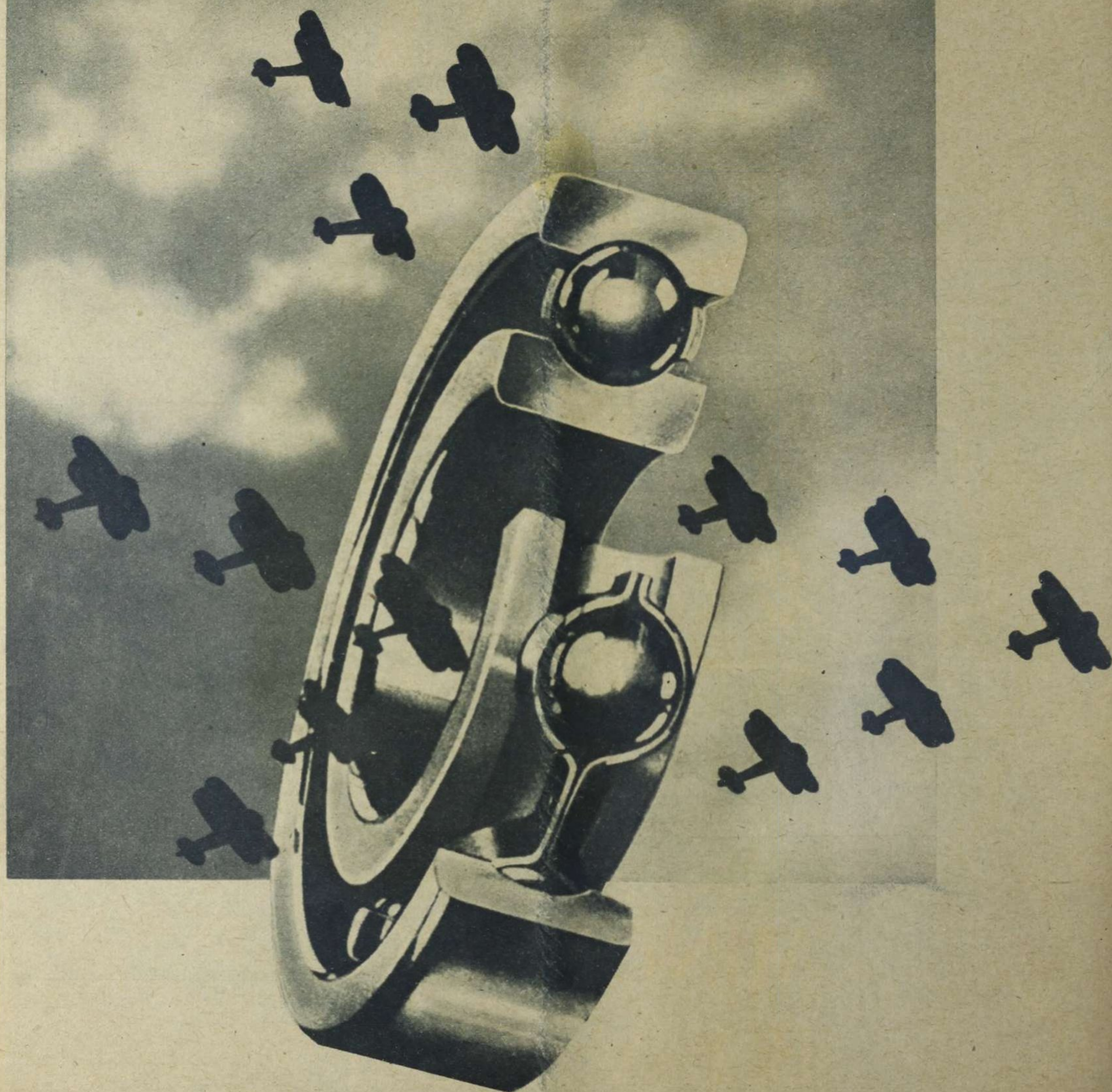
FELEJTHETETLEN szép emlék a
HÁRMASHATÁRHEGYI VENDÉGLŐ csodálatos panorámájú teraszán
hangulatos muzsika mellett elfogyasztott
kitűnő vacsora!
Autobuszjárat a Kolossy-térről. Tel.: 363-115

Pilótatőrök és övek
elsőrendű kivitelben
a készítőnél
MÉSZÁROS LAJOS
Budapest. VIII., Mária-utca 15
Telefon: 349-859
TŐRBROSSOK



MINDENÜTT
BEVÁLT

JUNKERS FLUGZEUG- UND MOTORENWERKE A.-G.



A FELHŐK VILÁGABAN

mincsen megállás, sem közbenső állomás. Az üzembiztonság és tartósság tehát különlegesen fontos. Ezért szereli a mótor- és repülőgépgyárak legnagyobb része az SKF csapágyakat, azt a gyártmányt, amelyet a sikeres óceánrepülések majdnem mindegyikénél használtak.

SKF SVÉD GOLYÓSCSAPÁGY R.-T., BUDAPEST, IX., ÜLLŐI-ÚT 55